

347

Besluit van 12 juli 2021 tot wijziging van het Reglement rijbewijzen in verband met een aanpassing van de eisen aan examenvoertuigen, enkele terminologische aanpassingen en enkele aanpassingen in de procedure betreffende de aanvraag van een verklaring van geschiktheid

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 21 april 2021, nr. IenW/BSK-2021/109835, Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken;

Gelet op artikel 111, eerste lid, onderdeel b, van de Wegenverkeerswet 1994;

De Afdeling advisering van de Raad van State gehoord (advies van 16 juni 2021, nr. W17.21.0119/IV);

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Infrastructuur en Waterstaat van 6 juli 2021, nr. IENW/BSK-2021/176423, Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken;

Hebben goedgevonden en verstaan:

ARTIKEL I

Het Reglement rijbewijzen wordt als volgt gewijzigd:

A

In artikel 1 vervallen de begrippen *eigen verklaring* en *geneeskundig verslag* en de daarbij behorende omschrijvingen en worden in de alfabetische volgorde vier begrippen met de daarbij behorende omschrijvingen ingevoegd, luidende:

gezondheidsverklaring: verklaring van de aanvrager ter zake van zijn lichamelijke en geestelijke geschiktheid tot het besturen van motorrijtuigen van de categorie of categorieën waarvoor een verklaring van geschiktheid wordt verlangd;

IBC: Intermediate Bulk Container, een door het CBR goedgekeurde stijve of flexibele verpakking;

keuringsverslag: op basis van een keuring van de aanvrager opgemaakt verslag volgens een door het CBR vastgesteld model betreffende de lichamelijke en geestelijke geschiktheid van de aanvrager tot het besturen van motorrijtuigen;

Verordening (EU) nr. 165/2014: Verordening (EU) nr. 165/2014 van het Europees Parlement van de Raad van 4 februari 2014 betreffende tachografen in het wegvervoer, tot intrekking van Verordening (EEG) nr. 3821/85 van de Raad betreffende het controleapparaat in het wegvervoer en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 561/2006 van het Europees Parlement en de Raad tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer (PbEU 2014, L 60);.

B

In de artikelen 22a, eerste lid, 53, elfde lid, en 63, vierde lid, wordt «Verordening (EEG) nr. 3821/85» vervangen door «Verordening (EU) nr. 165/2014».

C

In artikel 72a wordt in de tweede zin na «ten minste even breed en hoog als de cabine» ingevoegd «en met een lengte van nagenoeg de lengte van de laadvloer,» en wordt in de derde zin «Verordening (EEG) nr. 3821/85 van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 20 december 1985 betreffende de invoering van een controleapparaat bij het wegvervoer (PbEG L 370)» vervangen door «Verordening (EU) nr. 165/2014».

D

Artikel 73, eerste lid, komt te luiden:

1. Het praktijkexamen voor het rijbewijs C bestaat uit het afleggen van een rijproef met een motorrijtuig van de categorie C, niet zijnde een motorrijtuig bestemd voor het voortbewegen van een oplegger:
 - a. waarvan de lengte ten minste 9,00 m, de breedte ten minste 2,50 m en de wielbasis ten minste 5,20 m bedraagt;
 - b. waarvan de feitelijke totale massa ten minste 15.000 kg en de toegestane maximum massa ten minste 12.000 kg bedraagt;
 - c. dat mag zijn uitgerust met één aangedreven as;
 - d. dat is voorzien van een gesloten opbouw dan wel van een gesloten huif, ten minste even breed en hoog als de cabine, en met een lengte van nagenoeg de lengte van de laadvloer;
 - e. dat met ten minste 5.000 kg is beladen, waarbij de lading in IBC's of verpakkingen van vergelijkbare afmetingen op de laadvloer is geplaatst;
 - f. dat is voorzien van een werkende aslastmeter op alle assen of een weegbrief van ten hoogste één jaar oud;
 - g. dat is uitgerust met een antiblokkeersysteem, een cruise control, een versnellingsbak met ten minste acht voorwaartse versnellingen, waarbij de versnelling door de bestuurder met de hand wordt bediend, een toerenteller en een controleapparaat als bedoeld in Verordening (EU) nr. 165/2014;
 - h. dat is voorzien van een slaapcabine en minimaal drie zitplaatsen, overeenkomstig het kentekenregister; en
 - i. dat een snelheid kan bereiken van ten minste 80 km per uur.

E

In artikel 73a wordt «Verordening (EEG) nr. 3821/85 van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 20 december 1985 betreffende de invoering van een controleapparaat bij het wegvervoer (PbEG 1985 L 370)» vervangen door «Verordening (EU) nr. 165/2014».

F

Artikel 74, eerste lid, komt te luiden:

1. Het praktijkexamen voor het rijbewijs D bestaat uit het afleggen van een rijproef met een ongeleed motorrijtuig:
 - a. dat is ingericht voor het vervoer van meer dan 8 personen, de bestuurder daaronder niet begrepen;
 - b. waarvan de lengte ten minste 11,50 m, de breedte ten minste 2,50 m en de afstand van het hart van de vooras tot het hart van de aangedreven as ten minste 5,40 m bedraagt;
 - c. dat is uitgerust met een antiblokkeersysteem, cruise control, een versnellingsbak met ten minste vijf voorwaartse versnellingen, een toerenteller en een controleapparaat als bedoeld in Verordening (EU) nr. 165/2014; en
 - d. dat een snelheid kan bereiken van ten minste 80 km per uur.

G

In artikel 75a wordt na «ten minste even hoog en breed als de cabine van het trekkend motorrijtuig» ingevoegd «, en met een lengte van nagenoeg de lengte van de laadvloer.».

H

Artikel 76, eerste lid, komt te luiden:

1. Het praktijkexamen voor het rijbewijs E bij C bestaat uit het afleggen van een rijproef:
 - a. met een samenstel van een motorrijtuig als bedoeld in artikel 73 en een autonome of middenasaanhangwagen waarvan de lengte ten minste 7,50 m en de breedte ten minste 2,50 m bedraagt. De lengte van het samenstel van trekkend motorrijtuig en aanhangwagen bedraagt ten minste 17,00 m. Het samenstel dient een snelheid van ten minste 80 km per uur te kunnen bereiken. De toegestane maximummassa van het trekkend motorrijtuig en de aanhangwagen tezamen dient ten minste 20.000 kg te bedragen en de feitelijke totale massa van het samenstel dient ten minste 25.000 kg te bedragen. De middenasaanhangwagen dient te zijn uitgerust met minimaal twee starre assen die tijdens het examen op het wegdek moeten staan, waarbij de hoogte van het hart van de onderbouwkoppeling zich op niet meer dan 0,55 m boven het wegdek bevindt. De middenasaanhangwagen dient te zijn voorzien van een gesloten opbouw dan wel van een gesloten huif, ten minste even breed en hoog als de cabine van het trekkend motorrijtuig en met een lengte van nagenoeg de lengte van de laadvloer van de middenasaanhangwagen, en dient met ten minste 5.000 kg te zijn beladen, waarbij de lading in IBC's of verpakkingen van vergelijkbare afmetingen op de laadvloer is geplaatst en werkende aslastmeters op alle assen of een weegbrief van ten hoogste één jaar oud; of
 - b. met een samenstel van een opleggertrekker met een breedte van 2,50 m en een oplegger. De lengte van het samenstel van opleggertrekker en oplegger bedraagt ten minste 15,50 m. Het samenstel dient een snelheid van ten minste 80 km per uur te kunnen bereiken. De toegestane maximummassa van het samenstel dient ten minste 20.000 kg te bedragen en de feitelijke totale massa van het samenstel dient ten minste 25.000 kg te bedragen. De opleggertrekker en de oplegger dienen te zijn uitgerust met een antiblokkeersysteem, en de opleggertrekker ook met cruise control, een versnellingsbak met ten minste acht voorwaartse versnellingen, een toerenteller en een controleapparaat als bedoeld in Verordening (EU) nr. 165/2014. De opleggertrekker dient te zijn voorzien van een slaapcabine en minimaal drie zitplaatsen, overeenkomstig het kentekenregister. De oplegger dient te zijn voorzien van een gesloten opbouw dan wel van een gesloten huif, ten minste even breed en hoog als de cabine van de opleggertrekker en met een lengte van nagenoeg de lengte van de laadvloer, maar ten minste 7,50 m, en dient met ten minste

10.000 kg te zijn beladen, waarbij de lading in IBC's of verpakkingen van vergelijkbare afmetingen op de laadvloer is geplaatst, en werkende aslastmeters op alle assen of een weegbrief van maximaal één jaar oud. De oplegger moet beschikken over ten minste twee assen en ten hoogste drie assen, waarvan in beide gevallen ten minste één starre as. Tijdens het examen moeten ten minste twee assen waarvan één starre as op het wegdek staan.

I

Artikel 100 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid onderdeel a, wordt «eigen verklaring» vervangen door «gezondheidsverklaring» en wordt na «volgens» ingevoegd «een».

2. Onder vernummering van het vierde tot en met achtste lid tot zesde tot en met tiende lid worden het tweede en derde lid vervangen door vier leden, luidende:

2. Indien één of meer van de op de gezondheidsverklaring gestelde vragen betreffende de lichamelijke en geestelijke geschiktheid van de aanvrager bevestigend zijn beantwoord, ontvangt de aanvrager binnen vier weken na ontvangst van de gezondheidsverklaring per bevestigend beantwoorde vraag een vragenlijst, die overeenkomstig het vierde lid moet worden ingevuld en ingediend bij het CBR.

3. De aanvrager ontvangt binnen vier weken na ontvangst van de gezondheidsverklaring naast de vragenlijst of vragenlijsten een in te vullen keuringsverslag overeenkomstig een door het CBR vastgesteld model, indien de aanvraag betrekking heeft op:

a. de afgifte van een rijbewijs aan een aanvrager die de leeftijd van 75 jaren heeft bereikt;

b. de afgifte van een rijbewijs aan een aanvrager die de leeftijd van 70 jaren heeft bereikt en die in het bezit is van een rijbewijs waarvan de geldigheidsduur verstrijkt op of na de dag waarop hij de leeftijd van 75 jaren bereikt; of

c. de afgifte van een rijbewijs dat geldig is voor één of meer van de rijbewijscategorieën C, C1, D, D1, E bij C, E bij C1, E bij D of E bij D1.

4. De in het tweede lid bedoelde vragenlijst of vragenlijsten worden ingevuld door een arts, of in de bij ministeriële regeling aangegeven gevallen door een verpleegkundige of een andere vergelijkbare deskundige die aan bij ministeriële regeling vastgestelde eisen voldoet, en worden ingediend bij het CBR op een door het CBR te bepalen wijze.

5. Het in het derde lid bedoelde keuringsverslag wordt door een arts opgesteld en ingediend bij het CBR op een door het CBR te bepalen wijze.

2. In het zevende lid (nieuw) wordt «geneeskundig verslag» vervangen door «keuringsverslag» en wordt «twee weken» vervangen door «zes maanden».

3. Het negende lid (nieuw) komt te luiden:

9. De kosten verbonden aan de invulling van de vragenlijst of vragenlijsten, bedoeld in het tweede of derde lid, alsmede de kosten verbonden aan het invullen van het keuringsverslag, bedoeld in het derde lid, alsmede van eventuele noodzakelijke aanvullingen op deze stukken, komen voor rekening van de aanvrager.

J

Artikel 101 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het eerste lid wordt als volgt gewijzigd:

a. In de aanhef wordt na «de aanvrager» ingevoegd «, in aanvulling op de vragenlijst of vragenlijsten, of het keuringsverslag, bedoeld in artikel 100, derde lid,».

b. Onderdeel a komt te luiden:

a. de door de aanvrager overgelegde gezondheidsverklaring, dan wel de ingevulde vragenlijst of vragenlijsten, of het keuringsverslag indien dat wordt vereist op grond van artikel 100, derde lid, daartoe aanleiding geeft;

2. Het tweede lid komt te luiden:

2. De in het eerste lid bedoelde keuring mag slechts betreffen de punten, waaromtrent in de gezondheidsverklaring vragen zijn gesteld, alsmede de punten waaromtrent in de ingevulde vragenlijst of vragenlijsten, of het keuringsverslag indien dat wordt vereist op grond van artikel 100, derde lid, vragen zijn gesteld.

3. Onder vernummering van het vierde en vijfde lid tot vijfde en zesde lid wordt een lid ingevoegd, luidende:

4. Voor de toepassing van het eerste lid kan het CBR bepalen dat in door het CBR bepaalde gevallen met een modelrapport van een specialist wordt gelijkgesteld een niet langer dan zes maanden voor de aanvraag afgegeven rapport dat aan door het CBR vast te stellen eisen voldoet.

4. Het vijfde lid (nieuw) komt te luiden:

5. De in het eerste lid bedoelde vordering wordt op een door het CBR bepaalde wijze door het CBR gedaan:

a. in de gevallen, genoemd in het eerste lid, onderdelen a en b, zo spoedig mogelijk, doch uiterlijk binnen vier weken, na ontvangst van de overgelegde gezondheidsverklaring, dan wel de ingevulde vragenlijst of vragenlijsten, of het keuringsverslag;

b. in de gevallen, genoemd in het eerste lid, onderdeel c, zo spoedig mogelijk, doch uiterlijk binnen vier weken, na het praktijkexamen.

K

In artikel 103, eerste lid, onderdeel b, wordt «de eigen verklaring» vervangen door «de gezondheidsverklaring, de vragenlijst of de vragenlijsten».

L

In artikel 103b wordt «de eigen verklaring» vervangen door «de gezondheidsverklaring».

M

Artikel 142 wordt als volgt gewijzigd:

a. In onderdeel a wordt «eigen verklaring» vervangen door «gezondheidsverklaring».

b. In onderdeel b wordt «geneeskundig verslag» vervangen door «keuringsverslag volgens een door het CBR vastgesteld model».

ARTIKEL II

1. Examenvoertuigen voor de categorieën C, E bij C, D en E bij D die voor wat betreft de eisen betreffende de lengte, de breedte, en de hoogte, alsmede de eisen betreffende de assen, op 30 juni 2021 voldoen aan de eisen gesteld aan een examenvoertuig van deze categorieën zoals die voor deze onderdelen golden tot dat tijdstip, kunnen tot en met 31 december 2028 als zodanig worden gebruikt.

2. Examenvoertuigen voor de categorieën C en E bij C die voor wat betreft de eis betreffende de feitelijke totale massa op 30 juni 2021 voldoen aan de eis gesteld aan een examenvoertuig van deze categorieën zoals die voor dit onderdeel gold tot dat tijdstip, kunnen tot en met 31 december 2023 als zodanig worden gebruikt.

ARTIKEL III

Dit besluit treedt in werking met ingang van 1 juli 2021. Indien het Staatsblad waarin dit besluit wordt geplaatst, wordt uitgegeven na 30 juni 2021, treedt het in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van het Staatsblad waarin het wordt geplaatst.

's-Gravenhage, 12 juli 2021

Willem-Alexander

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

Uitgegeven de *zestiende* juli 2021

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

NOTA VAN TOELICHTING

1. Inleiding

Dit besluit betreft een wijziging van het Reglement rijbewijzen. Dit besluit bevat enkele aanpassingen van de eisen die worden gesteld aan de examenvoertuigen van de rijbewijscategorieën C en D. Tevens wordt in enkele artikelen de verwijzing naar de toepasselijke verordening geactualiseerd. Daarnaast bevat dit besluit enkele aanpassingen die betrekking hebben op de aanvraagprocedure van een verklaring van geschiktheid.

2. Aanleiding voor het besluit

2.1 Eisen aan examenvoertuigen

De huidige eisen voor de examenvoertuigen voor de categorieën C, E bij C, D en E bij D zijn ingevoerd bij de implementatie van richtlijn 2006/126/EG van het Europees Parlement en de Raad van 20 december 2005 betreffende het rijbewijs (PbEU 2006, L 403, verder: de derde rijbewijsrichtlijn) met ingang van 19 januari 2013. Er zijn daarna wel hier en daar enkele kleine aanpassingen doorgevoerd, bijvoorbeeld bij de introductie van een vereenvoudigde toegang voor rijbewijzen zonder automaatcode, maar in de basis is er sinds de invoering weinig veranderd. Voertuigen van genoemde categorieën zijn in de afgelopen tien jaar wel veel veranderd. De afmetingen zijn bijvoorbeeld groter en de massa's zwaarder geworden, maar er zijn ook nieuwe technologieën beschikbaar gekomen, vaak met als doel om de voertuigen efficiënter en zuiniger in gebruik te maken.

Er is vanuit de sector dan ook al enige tijd vraag naar aanpassing van de eisen gesteld aan examenvoertuigen, zodat die beter aansluiten bij de praktijk waarin de nieuwe chauffeurs terecht komen. Samen met verschillende partners en stakeholders is er drie jaar gewerkt aan een nieuwe set eisen. Met deze nieuwe eisen zou dan het opleidings- en examentraject voor de beroepschauffeur worden gemoderniseerd en beter aansluiten op de nieuwe generatie voertuigen, waarmee de beroepschauffeur komt te rijden. De werkgroep bestond uit verschillende opleiders, een vertegenwoordiger vanuit de politie, een vertegenwoordiger uit de vrachtauto-industrie, een transportondernemer en vertegenwoordigers vanuit het Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR). De eisen die geformuleerd zijn worden gedragen door alle partijen. Ze zijn voorgelegd aan de betrokken brancheorganisaties (TLN, evofenedex, KNV, FNV, CNV en SEB) en aan een bredere groep opleiders in een opleidersbijeenkomst. Dezen hebben met de eisen ingestemd.

De nieuwe eisen zijn een aanvulling op de eisen vanuit de derde rijbewijsrichtlijn. Ze maken het mogelijk voor het CBR om kandidaten beter te toetsen op waar ze in de beroepspraktijk mee te maken zullen krijgen. Omdat in de praktijk examen wordt gedaan met voertuigen die ook worden gebruikt voor het rijonderricht, kunnen opleiders nieuwere, moderne voertuigen inzetten die beter aansluiten bij het huidige beeld in de transportsector. Hierbij moet worden gedacht aan voertuigcombinaties met meesturende assen, grotere voertuigen die meer lading kunnen vervoeren, en voertuigen voorzien van bijvoorbeeld cruise control. Op deze manier kan een bijdrage worden geleverd aan de verhoging van de verkeersveiligheid.

Om de overgang werkbaar en uitvoerbaar te maken voor de opleiders is overgangsrecht opgesteld. Tot 1 januari 2029 mag het examen voor de categorieën C en E bij C, respectievelijk D en E bij D, ook nog worden

afgenomen met voertuigen die voor wat betreft de eisen betreffende de lengte, de breedte, en de hoogte, alsmede de eisen betreffende de assen, op 30 juni 2021 voldeden aan de eisen voor examenvoertuigen van deze categorieën zoals die voor deze onderdelen golden tot dat tijdstip. Tevens mag tot 1 januari 2024 het examen voor de categorieën C en E bij C worden afgenomen met voertuigen die voor wat betreft de eisen betreffende de feitelijke totale massa op 30 juni 2021 voldeden aan de eisen zoals die daarvoor golden tot dat tijdstip. Op deze manier is rekening gehouden met de afschrijvingstermijn van de bestaande voertuigen en wordt opleiders de tijd gegeven om de nodige investeringen te doen om uiteindelijk te voldoen aan de nieuwe eisen voor de examenvoertuigen. Daarmee blijven de administratieve lasten en de kosten zo laag mogelijk. Door aan te sluiten bij de periode waarbinnen examenvoertuigen normaliter worden gebruikt door de opleiders hebben de wijzigingen geen impact op de examentarieven en de lesprijzen. Voor het overige zijn de aanpassingen van de eisen aan examenvoertuigen niet zo wezenlijk dat het onredelijk is dat die direct van kracht zijn.

2.2 Wijzigingen betreffende de aanvraagprocedure van de verklaring van geschiktheid

De wijzigingen betreffende de aanvraagprocedure van de verklaring van geschiktheid hebben tot doel de regelgeving aan te passen aan de praktijk. De oorspronkelijke procedure, die nog geheel was gebaseerd op het insturen van papieren documenten, bleek in de praktijk niet goed te digitaliseren. Daarom is gekozen voor een nieuwe opzet, waarbij de doelstelling is dat meer gemak voor de aanvrager ontstaat en het proces sneller kan verlopen.

3. Inhoud van het besluit

3.1 Aanpassing van de examenvoertuigen C en D

De belangrijkste aanpassingen in de eisen aan examenvoertuigen betreffen de afmetingen (lengte, breedte, massa), de belading (het type en de massa) en de plaatsing van de tweede zitplaats (om zo te komen tot een meer verantwoorde, ergonomische zitplaats), alsmede betreffende instrumenten als cruise control en aslastmeter.

3.2 Wijzigingen in de aanvraagprocedure van betreffende de verklaring van geschiktheid

De wijzigingen in de aanvraagprocedure van de verklaring van geschiktheid betreffen de volgende punten. Allereerst hebben enkele termen een nieuwe naam gekregen. Zo is «eigen verklaring» vervangen door «gezondheidsverklaring» en «geneeskundig verslag» door «keuringsverslag volgens een door het CBR vastgesteld model». Tevens wordt de aantekening van de arts uit artikel 100, tweede lid, vervangen door een of meer vragenlijsten.

Het tweede punt betreft de aanpassing in de procedure. De betrokkene stuurt nog steeds als basis de gezondheidsverklaring (voorheen was dat de eigen verklaring) in. Voor elke vraag die bevestigend is beantwoord krijgt de aanvrager de informatie voor het vervolg. Dus in plaats van zelf een aantekening bij een arts te halen die dan bij de eigen verklaring moest worden gevoegd en moest worden ingezonden naar het CBR, stuurt het CBR de betrokkene per bevestigend beantwoorde vraag een vragenlijst die betrokkene door zijn arts of door een verpleegkundige die aan bepaalde door het CBR vastgestelde eisen voldoet, moet laten invullen. Bij deze eisen moet bijvoorbeeld worden gedacht aan een inschrijving in het

BIG-register. Als het gaat om een aanvrager van een rijbewijs C of D of indien het iemand betreft als bedoeld in artikel 100, derde lid, onderdelen a of b, van het Reglement rijbewijzen, ontvangt betrokkene tevens het keuringsverslag overeenkomstig een door het CBR vastgesteld model (voorheen het geneeskundig verslag).

Als de bevestigende antwoorden op de gezondheidsverklaring daartoe aanleiding geven, kan het CBR ook meteen gebruik maken van zijn bevoegdheid op grond van artikel 101, eerste lid, van het Reglement rijbewijzen en vorderen dat de aanvrager zich laat keuren door een door het CBR aangewezen deskundige (specialist). In dat geval ontvangt de betrokkene naast de vragenlijst of vragenlijsten en (indien van toepassing) het keuringsverslag overeenkomstig een door het CBR vastgestelde model, tevens een of meerdere rapporten overeenkomstig een door het CBR vastgesteld model, die vervolgens door de aangewezen deskundige moeten worden ingevuld. Ook kan het CBR meteen een technisch onderzoek of een rijtest opleggen als bedoeld in artikel 101, eerste lid, van het Reglement rijbewijzen. Het CBR kan ook nog in een later stadium van deze bevoegdheid gebruik maken, bijvoorbeeld op basis van de gegevens uit de vragenlijst of vragenlijsten, of het keuringsverslag.

4. Uitvoering door het CBR

De aangepaste eisen aan de examenvoertuigen leiden niet tot aanpassingen in de werkwijze van het CBR. Dat geldt ook voor de aanpassingen in de procedure betreffende de aanvraag van een verklaring van geschiktheid, omdat hier de regelgeving wordt aangepast aan de inmiddels bestaande praktijk.

5. Handhaving

De aanpassing van de eisen aan de examenvoertuigen heeft geen gevolgen voor de politie en het openbaar ministerie. Het CBR controleert of een lesvoertuig dat bij het examen zal worden gebruikt, voldoet aan de eisen. Datzelfde geldt voor de aanpassingen in de procedure betreffende aan aanvraag van de verklaring van geschiktheid.

6. Gevolgen van dit besluit

6.1 Overwogen alternatieven

6.1.1 Eisen examenvoertuigen

De onderhavige aanpassingen zijn het resultaat van gesprekken met alle partijen en worden door alle partijen ondersteund. In de gesprekken hebben de betrokken partijen verschillende combinaties van afmetingen, massa's en systemen besproken. De combinatie die nu is geregeld in het besluit kan als het meest representatief worden aangemerkt als combinatie die wordt gebruikt in de transportbranche en die nog reëel en betaalbaar is voor de opleiders.

6.1.2 Wijzigingen in de aanvraagprocedure van de verklaring van geschiktheid

Er zijn geen alternatieven overwogen wat betreft dit onderdeel, omdat het hier aanpassing aan een reeds bestaande praktijk betreft.

6.2 Gevolgen voor het CBR en de RDW

Het besluit heeft geen ingrijpende gevolgen voor het CBR of de RDW.

6.3 Gevolgen voor betrokkenen

6.3.1 Eisen examenvoertuigen

Verschillende opleiders zullen moeten investeren in nieuwe voertuigen. Hiermee is rekening gehouden door het opnemen van een overgangsregeling (zie artikel II), waarin zo goed mogelijk is aangesloten bij de afschrijvingstermijnen van voertuigen om zo de impact zo veel mogelijk te beperken.

Omdat de nieuwe eisen tot stand zijn gekomen in nauw overleg met alle betrokkenen en het CBR al langer over deze eisen met de branche communiceert, is deze er al geruime tijd mee bekend. In combinatie met het overgangsrecht dat rekening houdt met afschrijvingstermijnen, betekent dit dat de extra kosten laag zullen zijn of zo laag mogelijk. Het CBR zal verder een overzicht bijhouden van goedgekeurde examenvoertuigen.

6.3.2 Wijzigingen in de aanvraagprocedure van de verklaring van geschiktheid

De aanpassingen die betrekking hebben op de aanvraagprocedure van de verklaring van geschiktheid dragen bij aan een efficiënter proces voor de burger. Het CBR beoordeelt eerst de medische situatie aan de hand van de antwoorden die de burger op de gezondheidsverklaring heeft ingevuld. Daarna wordt de burger met gerichte vragen naar een arts of specialist verwezen. Hierdoor is een tweede bezoek aan een arts of specialist vaak niet meer nodig. Voor burgers die de aanvraag niet digitaal indienen, zal de beoordeling van de geschiktheid meer tijd in beslag nemen. Uit informatie van het CBR blijkt dat inmiddels 82% van de gezondheidsverklaringen elektronisch wordt ingediend.¹

De wijzigingen van de aanvraagprocedure van de verklaring van geschiktheid hebben geen gevolgen voor de regeldruk of de nalevingskosten, omdat het hier een aanpassing aan een reeds bestaande praktijk betreft.

7. Advisering en consultatie

7.1 CBR en branche

De eisen aan de examenvoertuigen zijn aangepast op verzoek van het CBR, op basis van teksten die zijn aangeleverd door het CBR, na afstemming met en goedkeuring van de branche. Met het oog hierop is, in overleg met het CBR, ervan afgezien de teksten op dit punt voor te leggen voor een uitvoeringstoets aan het CBR of voor advies voor te leggen aan de branche. Wat betreft de wijzigingen van de aanvraagprocedure van de verklaring van geschiktheid is in overleg met het CBR eveneens afgezien van een uitvoeringstoets door het CBR, omdat het om aanpassingen gaat die in de praktijk al zijn doorgevoerd.

7.2 Adviescollege Toetsing Regeldruk (ATR)

Het ontwerp van dit besluit is voorgelegd aan het ATR. Het ATR heeft het ontwerp van dit besluit niet geselecteerd voor het uitbrengen van een formeel advies.

¹ Van de circa 800.000 gezondheidsverklaringen worden ruim 650.000 elektronisch ingediend.

7.3 Internetconsultatie

Afgezien is van het voorleggen van het ontwerpbesluit voor internetconsultatie. Ten aanzien van de voorstellen betreffende de aanpassing van de eisen aan de examenvoertuigen zou consultatie, gelet op de wijze van totstandkoming van die eisen en het feit dat de branche met de aanpassingen heeft ingestemd, niet in betekende mate hebben kunnen leiden tot aanpassing van het voorstel. De voorstellen die betrekking hebben op de aanvraagprocedure van de verklaring van geschiktheid hebben geen gevolgen voor burgers, bedrijven en instellingen, omdat het hier aanpassing aan een reeds bestaande praktijk betreft. Voor beide voornoemde aspecten van dit besluit is het afzien van internetconsultatie in overeenstemming met het kabinetsbeleid daarover.²

7.4 Voorhangprocedure

Dit ontwerpbesluit is in het kader van de verplichte voorhangprocedure op grond van artikel 2b van de Wegenverkeerswet 1994 voorgelegd aan beide Kamers der Staten-Generaal.³ De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat van de Tweede Kamer heeft het ontwerpbesluit op 14 april 2021 voor kennisgeving aangenomen en heeft geen inhoudelijke reactie gegeven. Van de Eerste Kamer is geen reactie ontvangen over het ontwerpbesluit.

7.5 Technische notificatie

Ten aanzien van deze wijziging, specifiek de wijzigingen in de eisen aan examenvoertuigen in artikel I, onderdelen C, D, F, G en H, heeft geen notificatie als technisch voorschrift onder Richtlijn EU 2015/1535 van het Europees Parlement en de Raad van 9 september 2015 betreffende een informatieprocedure op het gebied van technische voorschriften en regels betreffende de diensten van de informatiemaatschappij (PB 2015, L 241) plaatsgevonden. Deze (gewijzigde) eisen staan namelijk niet in de weg aan het op de markt brengen of verhandelen van de voertuigen. Ook staan deze eisen niet in de weg aan het gebruiken van de voertuigen in het algemeen. Ze hebben enkel tot gevolg dat geen (geldig) praktijkexamen kan worden afgenomen met een voertuig dat niet aan de eisen voldoet.

8. Communicatie

De aanpassingen aan de examenvoertuigen zijn gedurende het ontwikkeltraject regelmatig afgestemd met opleiders en andere stakeholders door middel van bijeenkomsten, mailings en informatie op TOP internet⁴ en de website van het CBR.

De aanpassingen die samenhangen met de aanvraagprocedure van de verklaring van geschiktheid zijn ook vermeld op de website van het CBR. Daarnaast blijven burgers zelf verantwoordelijk voor het maken van een afspraak voor een rijbewijskeuring. Zolang zij dat niet doen, blijven ze bij het CBR in de zogenoemde passieve werkvoorraad. Het CBR stuurt een herinnering aan de burger als er nog geen informatie is ontvangen waarop een beoordeling kan plaatsvinden. Daarna wordt de burger geïnformeerd dat het dossier wordt gesloten. Dat betekent dat er geen inhoudelijke beoordeling van de geschiktheid en geen registratie van de verklaring van geschiktheid kan plaatsvinden. Betrokkene zal dan ook

² Kamerstukken II 2009/10, 29 279, nr. 114 en Kamerstukken II 2012/13, 29 362, nr. 224.

³ Kamerstukken II 2020/21, 29 398, nr. 903.

⁴ TOP internet is de internetapplicatie waar opleiders examens kunnen reserveren en die wordt gebruikt om informatie te delen met opleiders.

geen nieuw rijbewijs kunnen aanvragen. Binnen vier weken na de sluiting van het dossier door het CBR kan betrokkene alsnog de beoordeling laten hervatten door aan het CBR te melden wanneer de afspraak met de specialist plaatsvindt of door het rapport in te sturen. Daarna is het dossier gesloten en moet er een nieuwe gezondheidsverklaring worden ingevuld.

9. Inwerkingtreding en overgangsrecht

Voor de inwerkingtreding van zowel de aanpassingen die betrekking hebben op de eisen aan de examenvoertuigen, als de wijzigingen in de aanvraagprocedure betreffende de verklaring van geschiktheid is beoogd rekening te houden met de vaste verandermomenten. Voor het geval de inwerkingtreding niet per 1 juli 2021 kan plaatsvinden, treedt dit besluit in werking op de dag na publicatie ervan in het Staatsblad. Tevens is afgezien van de minimale invoeringstermijn van twee maanden. Dit is in overeenstemming met aanwijzing 4.17, vijfde lid, aanhef en onderdeel a, van de Aanwijzingen voor de regelgeving. Met deze wijziging worden aanmerkelijke ongewenste private of publieke voor- of nadelen voorkomen. De regelgeving is nu namelijk niet in overeenstemming met de praktijk en dat kan problemen voor zowel de burger als het CBR opleveren. Door de onderhavige aanpassing van het Reglement rijbewijzen worden de discrepanties tussen de praktijk en de regelgeving weggenomen. Omdat de eisen voor examenvoertuigen in nauw overleg met de branche tot stand zijn gekomen, de branche heeft ingestemd met de eisen, en er ten aanzien van enkele eisen overgangsrecht geldt, stuit dit naar verwachting niet op bezwaren. Voor wat betreft de aanpassingen in de aanvraagprocedure van de verklaring van geschiktheid zal de kortere invoeringstermijn evenmin op bezwaren stuiten, omdat het hier gaat om een aanpassing van de regelgeving aan de praktijk.

Artikelsgewijze toelichting

Artikel I, onderdelen A en J tot en met L

In onderdeel A zijn twee definitiebepalingen aangepast aan de nieuwe termen. Tevens is een nieuwe definitie opgenomen van het begrip IBC, een International Bulk Container. De onderdelen J, K en L bevatten de aanpassingen van deze termen in respectievelijk de artikelen 103, 103b en 142. Ten slotte is een definitiebepaling opgenomen van de thans geldende verordening.

Artikel I, onderdeel B

In de in dit onderdeel genoemde artikelleden is de verwijzing naar de thans geldende verordening geactualiseerd.

Artikel I, onderdelen C en E

In deze onderdelen is in de artikelen 72a respectievelijk 73a eveneens de verwijzing naar de toepasselijke verordening geactualiseerd. In artikel 72a is tevens sprake van een aanpassing van de eis aan het examenvoertuig. Het betreft hier naast de actualisering van de verwijzing naar de Europese wetgeving wat betreft de tachograaf, de toevoeging dat de opbouw op de aanhangwagens ook nagenoeg even lang moet zijn als de aanhangwagens (in aanvulling op de bestaande eis wat betreft de breedte en de hoogte). Zo wordt een opbouw geëist die, meer dan het geval was met de oude eisen, recht doet aan de vrachtwagens waarmee thans in de praktijk wordt gereden.

Artikel I, onderdelen D, F, G en H

Deze onderdelen bevatten de aanpassingen van respectievelijk de artikelen 73 (eisen voor het examenvoertuig van de rijbewijscategorie C; onderdeel D), 74 (eisen voor het examenvoertuig van de rijbewijscategorie D; onderdeel F), 75a (eisen voor het examenvoertuig van de rijbewijscategorie E bij C1; onderdeel G) en 76 (eisen voor het examenvoertuig van de rijbewijscategorie E bij C; onderdeel H). Voor de onderbouwing van de nieuwe eisen wordt verwezen naar paragraaf 2.1 van het algemeen deel van deze nota van toelichting.

Artikel I, onderdelen I en J

Deze onderdelen bevatten de aanpassingen van de artikelen 100 (onderdeel I) en 101 (onderdeel J) van het Reglement rijbewijzen over de procedure betreffende de aanvraag van een verklaring van geschiktheid. In paragraaf 3.2 is hier reeds op ingegaan. Waar nodig zijn ook de begrippen aangepast.

In onderdeel I, onder 2, het nieuwe vijfde lid van artikel 100, is nu geregeld dat ook bij de aanvraag van een verklaring van geschiktheid voor een rijbewijs voor één of meer van de C- en D-categorieën het in artikel 100, vijfde lid, bedoelde stuk moet worden ondertekend door een arts. Het hoeft dus niet meer te worden gedaan door een door het CBR aangevozen arts.

Artikel II

Met dit artikel is voorzien in overgangsrecht, zoals beschreven in paragraaf 2.1. Het onderscheid tussen het eerste en tweede lid is gemaakt vanwege de verschillen in de afschrijvingstermijnen en aantallen tussen voertuigen die voor wat betreft de lengte, de breedte, de hoogte en de assen afwijken van de nieuwe eisen enerzijds en voertuigen die voor wat betreft de feitelijke totale massa afwijken van de nieuwe eisen anderzijds. Voor wat betreft de eerste groep voertuigen is de afschrijvingstermijn langer dan voor de groep voertuigen die niet kan voldoen aan de nieuwe eis ten aanzien van de feitelijke totale massa. De eerste groep voertuigen is ook veel groter, waardoor het redelijk is daarvoor een langere overgangsperiode te hanteren.

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