
364

Besluit van 14 juli 2021 tot wijziging van het Reglement rijbewijzen in verband met de implementatie van Richtlijn (EU) 2018/645 van het Europees Parlement en de Raad van 18 april 2018 tot wijziging van Richtlijn 2003/59/EG betreffende de vakbekwaamheid en de opleiding en nascholing van bestuurders van bepaalde voor goederen- en personenvervoer over de weg bestemde voertuigen en Richtlijn 2006/126/EG betreffende het rijbewijs (PbEU 2018, L 112)

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 30 november 2020, nr. IENW/BSK-2020/180115, Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken;

Gelet op Richtlijn (EU) 2018/645 van het Europees Parlement en de Raad van 18 april 2018 tot wijziging van Richtlijn 2003/59/EG betreffende de vakbekwaamheid en de opleiding en nascholing van bestuurders van bepaalde voor goederen- en personenvervoer over de weg bestemde voertuigen en Richtlijn 2006/126/EG betreffende het rijbewijs (PbEU 2018, L 112) en de artikelen 110, 127, tweede lid, 151d, 151e, eerste lid, 151f, derde lid, 151g, vijfde en zesde lid, 151ib, eerste lid, 151ic, eerste en vierde lid, 151id, eerste lid, 151ii, eerste lid, en 151ij, derde lid, van de Wegenverkeerswet 1994;

De Afdeling advisering van de Raad van State gehoord (advies van 3 maart 2021, nr. W17.20.0447/IV);

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Infrastructuur en Waterstaat van 9 juli 2021, nr. IENW/BSK-2021/171321, Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken;

Hebben goedgevonden en verstaan:

ARTIKEL I

Het Reglement rijbewijzen wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 1 wordt als volgt gewijzigd:

1. In de omschrijving van het begrip basiskwalificatie wordt «vaardigheden» vervangen door «vaardigheden».
2. In de omschrijving van het begrip bestuurdersattest wordt «artikel 151c, vierde lid, onderdeel a, van de Wegenverkeerswet 1994» vervangen door «artikel 151c, vierde lid, van de Wegenverkeerswet 1994».
3. In de omschrijvingen van de begrippen deelcertificaat en verklaring van nascholing wordt «heeft afgerond» vervangen door «met goed gevolg heeft voltooid».
4. De begrippen buitenlands omwisselingscertificaat, kwalificatiekaart bestuurder, nationaal certificaat en Nederlands omwisselingscertificaat en de daarbij behorende omschrijvingen vervallen.
5. In de omschrijving van het begrip getuigschrift van nascholing vervalt «document dat dient als» en wordt «heeft afgerond» vervangen door «met goed gevolg heeft voltooid».
6. In de omschrijving van het begrip getuigschrift van vakbekwaamheid vervalt «document dat dient als».

B

Artikel 5 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste negende lid wordt «het negende lid» vervangen door «het achtste lid».
2. Het tweede negende lid wordt vernummerd tot elfde lid.

C

Artikel 44 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het zesde lid wordt als volgt gewijzigd:
 - a. In onderdeel a vervalt «door de bevoegde autoriteit van een lidstaat van de Europese Unie overeenkomstig de richtlijn vakbekwaamheid bestuurders aan de aanvrager afgegeven» en wordt aan het slot toegevoegd «of».
 - b. Onderdeel b vervalt onder verlettering van onderdeel c tot b.
2. Het zevende lid wordt als volgt gewijzigd:
 - a. In de aanhef wordt «de in het voorgaande lid, onder a of b, genoemde documenten» vervangen door «de kwalificatiekaart bestuurder» en wordt «kunnen» vervangen door «kan».
 - b. In onderdeel a vervalt «dan wel het buitenlands omwisselingscertificaat» en vervalt na «ambtseed» het woord «is».
 - c. In onderdeel b vervalt «dan wel het buitenlands omwisselingscertificaat».

D

Artikel 45 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het achtste lid wordt als volgt gewijzigd:

a. In onderdeel a vervalt «door de bevoegde autoriteit van een lidstaat van de Europese Unie overeenkomstig de richtlijn vakbekwaamheid bestuurders aan de aanvrager afgegeven».

b. In onderdeel b wordt «communautaire code,» vervangen door «Uniecode; of».

c. Onderdeel c vervalt onder verlettering van onderdeel d tot c.

2. In het negende lid wordt «de in het voorgaande lid, onder a of c, genoemde documenten» vervangen door «de kwalificatiekaart bestuurder» en wordt «kunnen» vervangen door «kan».

3. In het tiende lid wordt «communautaire code» vervangen door «Uniecode».

E

Artikel 46 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het zevende lid wordt als volgt gewijzigd:

a. In onderdeel a vervalt «door de bevoegde autoriteit van een lidstaat van de Europese Unie overeenkomstig de richtlijn vakbekwaamheid bestuurders aan de aanvrager afgegeven» en wordt aan het slot toegevoegd «of».

b. Onderdeel b vervalt onder verlettering van onderdeel c tot b.

2. In het achtste lid wordt «de in het voorgaande lid, onder a of b, genoemde documenten» vervangen door «de kwalificatiekaart bestuurder» en wordt «kunnen» vervangen door «kan».

F

De artikelen 47 en 48 worden als volgt gewijzigd:

1. Het derde lid wordt als volgt gewijzigd:

a. In onderdeel a vervalt «door de bevoegde autoriteit van een lidstaat van de Europese Unie overeenkomstig de richtlijn vakbekwaamheid bestuurders aan de aanvrager afgegeven».

b. In onderdeel b wordt «communautaire code,» vervangen door «Uniecode; of».

c. Onderdeel c vervalt onder verlettering van onderdeel d tot c.

2. In het vierde lid wordt «de in het voorgaande lid, onder a of c, genoemde documenten» vervangen door «de kwalificatiekaart bestuurder» en wordt «kunnen» vervangen door «kan».

G

Artikel 48b, onderdeel c, wordt als volgt gewijzigd:

1. Onderdeel i komt te luiden:
 - i. een geldige kwalificatiekaart bestuurder; of.
2. Onderdeel ii vervalt onder vernummering van onderdeel iii tot ii.
3. In onderdeel ii (nieuw) wordt «communautaire code» vervangen door «Uniecode».
4. In de nahef wordt «het sub i tot en met iii bedoelde document» vervangen door «het onder i of ii bedoelde document».

H

Artikel 48c wordt als volgt gewijzigd:

1. Onderdeel a wordt als volgt gewijzigd:
 - a. Onderdeel ii komt te luiden:
 - ii. een geldige kwalificatiekaart bestuurder; of.
 - b. Onderdeel iii vervalt onder vernummering van onderdeel iv tot iii.
 - c. In onderdeel iii (nieuw) wordt «code» vervangen door «Uniecode».
 - d. In de nahef wordt «het sub i tot en met iv bedoelde document» vervangen door «het onder i tot en met iii bedoelde document».
2. In de onderdelen b en c wordt «de in onderdeel a, sub i tot en met iv, bedoelde documenten» vervangen door «de in onderdeel a, onder i tot en met iii, bedoelde documenten».

I

In artikel 48d wordt «artikel 156q, vierde lid,» vervangen door «artikel 156v».

J

Artikel 118b komt te luiden:

Artikel 118b

Indien de aanvraag betrekking heeft op de vermelding van een getuigschrift van vakbekwaamheid of een getuigschrift van nascholing tegen overlegging van een kwalificatiekaart bestuurder, dient de aanvrager een aanvraag in tot registratie van een verklaring van vakbekwaamheid respectievelijk verklaring van nascholing op grond van artikel 156a, derde lid.

K

Artikel 145 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het eerste lid wordt als volgt gewijzigd:

a. In onderdeel m vervalt «en van Nederlandse omwisselingscertificaten».

b. In onderdeel o wordt na «getuigschriften van vakbekwaamheid» de komma vervangen door «en» en vervalt «en van Nederlandse omwisselingscertificaten».

c. In de onderdeel v wordt «omwisselingscertificaten» vervangen door «kwalificatiekaarten bestuurder».

d. Onderdeel y wordt vervangen door zeven onderdelen ingevoegd, luidende:

y. geslachtsnaam, voorvoegsels, alle voornamen voluit en plaats en datum en eventueel land van geboorte van degene aan wie een kwalificatiekaart bestuurder is afgegeven;

ya. het adres van degene aan wie een kwalificatiekaart bestuurder is afgegeven en het adres zoals het bekend was ten tijde van de afgifte;

yb. nummer van het rijbewijs en nummer van de bijbehorende kwalificatiekaart bestuurder;

yc. pasfoto en handtekening van degene aan wie een kwalificatiekaart bestuurder is afgegeven;

yd. gegevens omtrent de inlevering van kwalificatiekaarten bestuurder, ingevolge de artikelen 151id, tweede lid, en 151ij, tweede lid, van de wet;

ye. gegevens omtrent het verlies van geldigheid van kwalificatiekaarten bestuurder ingevolge artikel 151ig van de wet;

yf. gegevens omtrent de ongeldigverklaring van kwalificatiekaarten bestuurder ingevolge artikelen 151ij, eerste lid, in samenhang met artikel 124a, eerste lid, van de wet;

2. In het tweede lid wordt na «nadat een rijbewijs» ingevoegd «of kwalificatiekaart bestuurder».

L

Artikel 146 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het tweede lid wordt als volgt gewijzigd:

a. In de aanhef en onderdeel a wordt na «getuigschriften van vakbekwaamheid» de komma vervangen door «en» en vervalt «en van Nederlandse omwisselingscertificaten».

b. Onderdeel b komt te luiden:

b. de ongeldigverklaring van getuigschriften van vakbekwaamheid en getuigschriften van nascholing, bedoeld in artikel 124a, eerste lid, of artikel 151ij, eerste lid, in samenhang met artikel 124a, eerste lid, van de wet.

c. Onderdeel c vervalt.

2. In het derde lid wordt na «artikel 124a, derde lid,» ingevoegd «of artikel 151ij, tweede lid,».

M

In artikel 152, eerste lid, wordt, onder verlettering van de onderdelen f, g en h tot g, h en i, onderdeel e vervangen door twee onderdelen, luidende:

e. de aanvraag, de afgifte, het verlies van geldigheid en de ongeldigverklaring van kwalificatiekaarten bestuurder;

f. verklaringen van vakbekwaamheid en verklaringen van nascholing ten behoeve van aanvragers van een rijbewijs die een geldige kwalificatiekaart bestuurder overleggen;

N

Aan artikel 155 wordt een lid toegevoegd, luidende:

5. In aanvulling op het eerste tot en met vierde lid worden door de Dienst Wegverkeer uit het rijbewijzenregister aan autoriteiten in andere lidstaten van de Europese Unie en aan autoriteiten in andere staten die partij zijn bij de Overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte of Zwitserland, die verantwoordelijk zijn voor de tenuitvoerlegging van en de controle op richtlijn 2006/126/EG, de richtlijn vakbekwaamheid bestuurders en richtlijn (EU) 2015/413, persoonsgegevens, waaronder mede begrepen bijzondere categorieën van persoonsgegevens en persoonsgegevens van strafrechtelijke aard als bedoeld in de paragrafen 3.1 respectievelijk 3.2 van de Uitvoeringswet Algemene verordening gegevensbescherming voor respectievelijk het identificeren van betrokkenen en het constateren of betrokkene rijbevoegd is, verstrekt voor zover dit met het oog op de tenuitvoerlegging van richtlijn 2006/126/EG, de richtlijn vakbekwaamheid bestuurders of richtlijn (EU) 2015/413 vereist is.

O

Artikel 155a komt te luiden:

Artikel 155a

1. Uit het rijbewijzenregister worden door de Dienst Wegverkeer aan autoriteiten in andere lidstaten van de Europese Unie en aan autoriteiten in andere staten die partij zijn bij de Overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte of Zwitserland, die verantwoordelijk zijn voor de tenuitvoerlegging van en de controle op de naleving van de richtlijn vakbekwaamheid bestuurders, gegevens over afgegeven of ingetrokken getuigschriften van vakbekwaamheid en getuigschriften van nascholing, waaronder mede begrepen persoonsgegevens en bijzondere categorieën van persoonsgegevens en persoonsgegevens van strafrechtelijke aard als bedoeld in paragraaf 3.1 respectievelijk paragraaf 3.2 van de Uitvoeringswet algemene verordening gegevensbescherming voor respectievelijk het identificeren van betrokkenen en het constateren of betrokkene rijbevoegd is verstrekt voor zover dat nodig is om naleving van de richtlijn vakbekwaamheid bestuurders, met name de daarin vervatte opleidingseisen, te controleren.

2. De Dienst Wegverkeer meldt het CBR de gegevens betreffende de in de vorm van een code op het rijbewijs of de kwalificatiekaart bestuurder vermelde getuigschriften van vakbekwaamheid en getuigschriften van nascholing.

P

Artikel 156a wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid wordt «heeft afgerond» vervangen door «met goed gevolg heeft voltooid».

2. Het tweede lid vervalt onder vernummering van het derde en vierde lid tot tweede en derde lid.

3. In het tweede lid (nieuw) wordt «wil afronden» vervangen door «met goed gevolg wil voltooien».

4. In het derde lid (nieuw) vervallen «door de bevoegde autoriteit van een lidstaat van de Europese Unie overeenkomstig de richtlijn vakbekwaamheid bestuurders aan de aanvrager afgegeven» en «dan wel een buitenlands omwisselingscertificaat».

Q

In artikel 156b, eerste lid, vervalt «, Nederlandse omwisselingscertificaten».

R

Artikel 156c wordt als volgt gewijzigd:

1. In onderdeel h wordt na «verklaringen van vakbekwaamheid» de komma vervangen door «en» en vervalt «en van Nederlandse omwisselingscertificaten».

2. Onderdeel i vervalt onder vernummering van de onderdelen j en k tot i en j.

3. In onderdeel j (nieuw) wordt na «getuigschriften van vakbekwaamheid» de komma vervangen door «en» en vervalt «en Nederlandse omwisselingscertificaten».

S

In het opschrift van paragraaf 2 van hoofdstuk VIIa vervalt «, Nederlandse omwisselingscertificaten».

T

Artikel 156d wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid vervalt «, een Nederlands omwisselingscertificaat».

2. Het tweede lid wordt als volgt gewijzigd:

a. De zinsnede «artikel 156a, vierde lid» wordt vervangen door «artikel 156a, derde lid».

b. Er wordt een zin toegevoegd, luidende: De Dienst Wegverkeer neemt de kwalificatiekaart bestuurder in en vergewist zich van de echtheid ervan.

U

Artikel 156q, eerste lid, wordt als volgt gewijzigd:

1. In onderdeel a wordt «9 september 2008» vervangen door «10 september 2008».

2. In onderdeel b wordt «9 september 2009» vervangen door «10 september 2009».

V

Artikel 156r wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid wordt voor de punt ingevoegd «, waarvan ten hoogste twaalf uur in de vorm van e-learning».

2. Het tweede lid wordt vervangen door twee leden, luidende:
 2. De te kiezen nascholingscursussen worden afgestemd op de specifieke behoeften van de bestuurder en op de relevante ontwikkelingen op het gebied van technologie en regelgeving. Daarbij wordt, voor zover mogelijk, rekening gehouden met de specifieke opleidingsbehoeften van de bestuurder.
 3. De bestuurder volgt nascholingscursussen over verschillende onderwerpen. De bestuurder kan één herhalingscursus volgen over een onderwerp waarover reeds een nascholingscursus is gevolgd als een specifieke corrigerende opleiding nodig wordt geacht. Ten minste één van de door de bestuurder gevolgde nascholingscursussen betreft een praktijktraining met betrekking tot verkeersveiligheid.

W

Artikel 156s wordt als volgt gewijzigd:

1. Het eerste lid komt te luiden:
 1. De nascholing bestaat uit nascholingscursussen in de vorm van klassikale lessen, praktijktrainingen of e-learning die worden aangeboden in eenheden van ten minste zeven uur, die over ten hoogste twee opeenvolgende dagen mogen worden gespreid.
 2. Onder vernummering van het tweede en derde lid tot derde en vierde lid wordt een lid ingevoegd, luidende:
 2. In de nascholingscursussen worden de onderwerpen die zijn opgenomen in bijlage I bij de richtlijn vakbekwaamheid bestuurders uitgediept en geactualiseerd.
 3. Aan het derde lid (nieuw) worden twee zinnen toegevoegd, luidende: Er wordt in ieder geval een onderscheid naar onderwerp gemaakt tussen nascholingscursussen.
 4. In het vierde lid (nieuw) wordt voor de punt ingevoegd «of hulpmiddelen op het gebied van de informatie- en communicatietechnologie».
 5. Er worden twee leden toegevoegd, luidende:
 5. Bij nascholingscursussen in de vorm van e-learning wordt gebruikgemaakt van betrouwbare gebruikersidentificatie en passende controlemiddelen.
 6. Andere door regelgeving van de Europese Unie voorgeschreven opleidingen kunnen voor ten hoogste zeven uur onderdeel uitmaken van de nascholing, met uitzondering van een specifieke opleiding inzake het vervoer van gevaarlijke stoffen op grond van richtlijn 2008/68/EG van het Europees Parlement en de Raad van 24 september 2008 betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen over land (PbEU 2008, L 260), die voor ten hoogste veertien uur meetelt, mits dat de enige andere opleiding in de zin van dit lid is die in acht wordt genomen bij de nascholing.

X

In artikel 156t, eerste lid, wordt «afroeden» vervangen door «met goed gevolg voltooien».

Y

Na artikel 156u wordt een artikel ingevoegd, luidende:

Artikel 156ua

1. Ten aanzien van nascholingscursussen die vóór de datum van inwerkingtreding van het Besluit van 14 juli 2021 tot wijziging van het Reglement rijbewijzen in verband met de implementatie van Richtlijn (EU) 2018/645 van het Europees Parlement en de Raad van 18 april 2018 tot wijziging van Richtlijn 2003/59/EG betreffende de vakbekwaamheid en de opleiding en nascholing van bestuurders van bepaalde voor goederen- en personenvervoer over de weg bestemde voertuigen en Richtlijn 2006/126/EG betreffende het rijbewijs (PbEU 2018, L 112) (Stb. 2021, 364) door een bestuurder zijn gevolgd en ingevolge artikel 156u, tweede lid, aan het CBR zijn gemeld, gelden de bij of krachtens de artikelen 156r en 156s gestelde regels zoals die op dat moment luiden.

2. Voor de toepassing van artikel 156r, eerste lid, wordt voor een nascholingscursus die vóór de datum van inwerkingtreding van het Besluit van 14 juli 2021 tot wijziging van het Reglement rijbewijzen in verband met de implementatie van Richtlijn (EU) 2018/645 van het Europees Parlement en de Raad van 18 april 2018 tot wijziging van Richtlijn 2003/59/EG betreffende de vakbekwaamheid en de opleiding en nascholing van bestuurders van bepaalde voor goederen- en personenvervoer over de weg bestemde voertuigen en Richtlijn 2006/126/EG betreffende het rijbewijs (PbEU 2018, L 112) (Stb. 2021, 364) door een bestuurder is gevolgd en ingevolge artikel 156u, tweede lid, aan het CBR is gemeld en die e-learning bevatte, vier uur e-learning in aanmerking genomen.

3. Voor de toepassing van de artikelen 156r, derde lid, en 156s, zesde lid, worden de nascholingscursussen die vóór de datum van inwerkingtreding van het Besluit van 14 juli 2021 tot wijziging van het Reglement rijbewijzen in verband met de implementatie van Richtlijn (EU) 2018/645 van het Europees Parlement en de Raad van 18 april 2018 tot wijziging van Richtlijn 2003/59/EG betreffende de vakbekwaamheid en de opleiding en nascholing van bestuurders van bepaalde voor goederen- en personenvervoer over de weg bestemde voertuigen en Richtlijn 2006/126/EG betreffende het rijbewijs (PbEU 2018, L 112) (Stb. 2021, 364) door een bestuurder zijn gevolgd en ingevolge artikel 156u, tweede lid, aan het CBR zijn gemeld onverminderd in aanmerking genomen.

Z

In artikel 156aa, tweede lid, wordt «heeft afgerond» vervangen door «met goed gevolg heeft voltooid».

AA

Artikel 156ab, vierde lid, vervalt.

BB

Onder vernummering van de artikelen 156ac en 156ad tot 156ah en 156ai wordt na artikel 156ab een paragraaf ingevoegd, luidende:

§ 12. Kwalificatiekaart bestuurder

Artikel 156ac

Kwalificatiekaarten bestuurder worden op aanvraag en tegen betaling van het daarvoor vastgestelde tarief afgegeven aan een ieder die de basiskwalificatie heeft behaald dan wel de nascholing heeft afgerond en niet in Nederland zijn gewone verblijfplaats heeft.

Artikel 156ad

1. De aanvraag en uitreiking van een kwalificatiekaart bestuurder geschiedt op de door de Dienst Wegverkeer vastgestelde wijze.

2. De aanvrager dient in het bezit te zijn van een geldig rijbewijs voor ten minste één van de rijbewijscategorieën C, C1, D, D1, E bij C, E bij C1, E bij D of E bij D1.

3. Bij de aanvraag raadpleegt de Dienst Wegverkeer, indien mogelijk, de in de basisregistratie personen opgenomen persoonsgegevens van de aanvrager.

Artikel 156ae

De artikelen 48b tot en met 48d zijn van overeenkomstige toepassing op de vermelding van een getuigschrift van vakbekwaamheid onderscheidenlijk een getuigschrift van nascholing op een kwalificatiekaart bestuurder.

Artikel 156af

Een vervangende kwalificatiekaart bestuurder als bedoeld in artikel 151id van de wet wordt afgegeven voor de resterende geldigheidsduur van het op de eerder afgegeven kwalificatiekaart bestuurder vermelde getuigschrift van vakbekwaamheid of getuigschrift van nascholing.

Artikel 156ag

De Dienst Wegverkeer vernietigt de in het kader van de aanvraag overgelegde en door de uitreiking van een nieuwe of vervangende kwalificatiekaart bestuurder ongeldig geworden kwalificatiekaarten bestuurder.

CC

Voor artikel 156ah (nieuw) wordt een opschrift ingevoegd, luidende:

§ 13. Overige bepalingen.

ARTIKEL II

Dit besluit treedt in werking met ingang van 1 augustus 2021, met uitzondering van artikel I, onderdelen V, W en Y, dat in werking treedt met ingang van 13 september 2021.

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

's-Gravenhage, 14 juli 2021

Willem-Alexander

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

Uitgegeven de *twintigste* juli 2021

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

NOTA VAN TOELICHTING

1. Inleiding

Op basis van een evaluatie van de tenuitvoerlegging van Richtlijn 2003/59/EG (hierna: richtlijn vakbekwaamheid bestuurders)¹ heeft de Europese Commissie een aantal tekortkomingen vastgesteld. Sommige hebben een relatie met Richtlijn 2006/126/EG (hierna: derde rijbewijsrichtlijn)². Om deze tekortkomingen te verhelpen is een aantal wijzigingen aangebracht in de genoemde richtlijnen. Dat is gebeurd in Richtlijn (EU) 2018/645 van het Europees Parlement en de Raad van 18 april 2018 tot wijziging van Richtlijn 2003/59/EG betreffende de vakbekwaamheid en de opleiding en nascholing van bestuurders van bepaalde voor goederen- en personenvervoer over de weg bestemde voertuigen en Richtlijn 2006/126/EG betreffende het rijbewijs (PbEU 2018, L 112) (verder: richtlijn 2018/645). Het onderhavige besluit bevat enkele aanpassingen in het Reglement rijbewijzen in verband met de implementatie van richtlijn 2018/645. In de transponeringstabel aan het einde van deze nota van toelichting is aangegeven welke aanpassingen zijn doorgevoerd ter implementatie van welke artikelen uit richtlijn 2018/645. De implementatie had vóór 23 mei 2020 afgerond moeten zijn.

2. Inhoud van dit besluit

In deze paragraaf worden de aanpassingen van het Reglement rijbewijzen op hoofdlijnen beschreven, voor zover ze voortvloeien uit de wijzigingen van respectievelijk de richtlijn vakbekwaamheid bestuurders en de derde rijbewijsrichtlijn. Voor specifieke wijzigingen wordt verwezen naar de artikelsgewijze toelichting en de transponeringstabel.

2.1 Richtlijn vakbekwaamheid bestuurders

2.1.1 Algemeen

De richtlijn vakbekwaamheid bestuurders verplicht de lidstaten voor de bestuurders te voorzien in een stelsel van basiskwalificatie en een stelsel van verplichte nascholing. De verplichtingen vormen een voorwaarde voor zowel de toegang tot als de uitoefening van het beroep van vrachtwagen- of buschauffeur (hierna: bestuurder). Na het behalen van het examen basiskwalificatie (waarvoor als bewijs een getuigschrift van vakbekwaamheid wordt afgegeven) moet de opgedane kennis en vaardigheid periodiek geactualiseerd worden via nascholing (waarvoor als bewijs een getuigschrift van nascholing wordt afgegeven).

Het hebben gevolgd van de basiskwalificatie en de nascholing (en dus het hebben van een getuigschrift) kan worden aangetoond door een code met vervaldatum op het rijbewijs naast de overeenkomstige rijbewijscategorieën (C of D) of door vermelding van die code op een afzonderlijke kwalificatiekaart bestuurder. Dit is de zogenaamde code 95. In overleg met de transportsector en de sociale partners is bij de implementatie van de oorspronkelijke richtlijn vakbekwaamheid bestuurders gekozen voor (uitsluitend) vermelding van de code op het rijbewijs. Deze keuze was

¹ Richtlijn 2003/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van 15 juli 2003 betreffende de vakbekwaamheid en de 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 (PbEU 2003, L 226).

² Richtlijn 2006/126/EG van het Europees Parlement en de Raad van 20 december 2006 betreffende het rijbewijs (PbEU 2006, L 403).

vooral ingegeven door financiële en praktische redenen en door het streven naar beperking van de administratieve lasten.³ Indien vermelding van de code op een Nederlands rijbewijs niet mogelijk was, bijvoorbeeld omdat de betrokkene geen inwoner was van Nederland en geen rijbewijs kon aanvragen, kon een Nederlands omwisselingscertificaat worden verkregen. Dit omwisselingscertificaat was echter geen getuigschrift in de zin van de richtlijn en had dus niet dezelfde status. Het certificaat kon enkel worden gebruikt om in een andere lidstaat van de Europese Unie de code op het rijbewijs dan wel op een kwalificatiekaart bestuurder te laten plaatsen.

De aanpassingen die voortvloeien uit richtlijn 2018/645 in verband met de richtlijn vakbekwaamheid bestuurders betreffen op hoofdlijnen het volgende:

1. het oplossen van problemen en rechtsonzekerheid in verband met de interpretatie van vrijstellingen;
2. het verbeteren van de afstemming van de inhoud van de opleiding op de behoeften van bestuurders;
3. het wederzijds erkennen van volledig of gedeeltelijk in een andere lidstaat gevolgde opleidingen; en
4. het wegnemen van tegenstrijdigheden op het gebied van de vereiste minimumleeftijd tussen de richtlijn vakbekwaamheid bestuurders en de derde rijbewijsrichtlijn.

Verder was het nodig de juridische duidelijkheid in de richtlijn vakbekwaamheid bestuurders te verbeteren, door alle verwijzingen naar ingetrokken of vervangen Uniehandelingen te laten vervallen of aan te passen. Zoals in de memorie van toelichting bij het voorstel van de Wet van 31 maart 2021 tot wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 in verband met de implementatie van Richtlijn (EU) 2018/645 van het Europees Parlement en de Raad van 18 april 2018 tot wijziging van Richtlijn 2003/59/EG betreffende de vakbekwaamheid en de opleiding en nascholing van bestuurders van bepaalde voor goederen- en personenvervoer over de weg bestemde voertuigen en Richtlijn 2006/126/EG betreffende het rijbewijs (PbEU 2018, L 112) (Stb. 2021, 191) (hierna: de implementatiewet) aangegeven, worden de doelen onder 1 en 3 vooral bereikt door de wijzigingen van de Wegenverkeerswet 1994.

De aanpassingen hebben tot verschillende wijzigingen van het Reglement rijbewijzen geleid. De belangrijkste wijzigingen die hieruit voortvloeien, zijn hieronder beschreven. Daaronder vallen vooral de wijzigingen die verband houden met het hierboven onder 2 genoemde doel van richtlijn 2018/645. Voor de overige wijzigingen wordt verwezen naar de artikelsgewijze toelichting.

2.1.2 Kwalificatiekaart bestuurders

De Europese Commissie stelde vast dat bestuurders die in een andere lidstaat van de Europese Unie hun nascholing volgen, regelmatig problemen ondervinden bij het laten erkennen van deze nascholing in het land waarin zij wonen. Om hieraan tegemoet te komen, is via richtlijn 2018/645 bepaald dat lidstaten verplicht zijn aan bestuurders met een rijbewijs uit een andere lidstaat die een volledige nascholing hebben gevolgd, een kwalificatiekaart bestuurder te verstrekken volgens een Europees model. Die kwalificatiekaart moet op grond van de richtlijn vakbekwaamheid bestuurders door alle lidstaten worden erkend als een geldig bewijs dat de basiskwalificatie is behaald of de nascholing is

³ Zie de memorie van toelichting bij het voorstel van wet tot wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 en de Wet rijonderricht motorrijtuigen 1993 ter implementatie van richtlijn nr. 2003/59/EG (vakbekwaamheid bestuurders), Kamerstukken II 2006/07, 30 827, nr. 3, p. 2.

gevolgd. Het bevat dan ook de code 95. Nederland verstrekke voor deze gevallen een omwisselingscertificaat. Dat is met het van toepassing worden van richtlijn 2018/645 niet meer toegestaan.

In het Reglement rijbewijzen zijn ter implementatie van richtlijn 2018/645 en in navolging van de implementatiewet bepalingen over de afgifte van de kwalificatiekaart bestuurder en de registratie in het rijbewijzenregister opgenomen. Daarnaast zijn bepalingen die betrekking hebben op de vermissing van rijbewijzen⁴ van toepassing verklaard op de kwalificatiekaart bestuurder.

2.1.3 Nascholing

In richtlijn 2018/645 is bepaald dat de nascholing zowel qua inhoud als qua methodiek moet aansluiten bij de behoeften van de bestuurder. Hiertoe zijn in richtlijn 2018/645 verschillende maatregelen voorgeschreven, waarvan er een aantal in het Reglement rijbewijzen tot uitdrukking is gebracht. Andere maatregelen vinden hun doorwerking in de Regeling vakbekwaamheid bestuurders 2012 en het raamwerk van nascholingscursussen dat wordt vastgesteld door het Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (hierna: CBR) op grond van artikel 156s, derde lid, van het Reglement rijbewijzen.

Nascholingscursussen worden in modules van ten minste zeven uur aangeboden. Nieuw is dat is toegestaan dat trainingsmodules opgeknipt worden in twee delen, die over ten hoogste twee opeenvolgende dagen mogen worden verspreid. Voorheen was hierover niets expliciet opgenomen. In Nederland werd reeds door het CBR de regel gehanteerd dat een nascholingscursus in twee delen mocht worden opgeknipt. Deze twee delen moesten binnen tien kalenderdagen gevolgd worden. De reden voor deze gewenste spreiding is de mogelijke combinatie van een theoriegedeelte en een praktijkgedeelte in een cursus. Daar waar een docent meerdere cursisten tegelijk een theoriecursus kan geven, is dat bij een praktijkcursus niet altijd mogelijk. De regel over twee opeenvolgende dagen is met name relevant voor klassikale (theorie)lessen.

Een ander nieuw element dat is geformaliseerd in richtlijn 2018/645, maar in Nederland reeds is toegepast, is dat bij de nascholing gebruik mag worden gemaakt van e-learning en simulatoren, mits het erkende opleidingscentrum ervoor zorgt dat de goede kwaliteit van de opleiding gehandhaafd wordt. De lidstaten dienen eisen te stellen aan met name een betrouwbare gebruikersidentificatie en passende controlemiddelen. Als voorwaarde is gesteld dat de opleiding door middel van e-learning ten hoogste twaalf uur duurt. Dat betekent dat van de 35 uur verplichte scholing ten minste 23 uur moet bestaan uit klassikale lessen of praktijktrainingen. Voor Nederland betekent dit dat in de praktijk minder e-learning is toegestaan dan voor de toepassing van richtlijn 2018/645. Voorheen kon 22,5 uur aan e-learning worden besteed. Verder schrijft richtlijn 2018/645 voor dat in de nascholing verschillende onderwerpen moeten worden bestreken, dat herhaling moet worden beperkt en dat minstens één van de opleidingsmodules wordt besteed aan een verkeersveiligheidsthema. Dit is op hoofdlijnen opgenomen in het Reglement rijbewijzen.⁵ De uitwerking hiervan vindt plaats in en aan de hand van het raamwerk van nascholingscursussen van het CBR. Op dit punt zal voor de praktijk echter weinig veranderen. De praktijktraining was binnen het raamwerk namelijk al verplicht, en er is een behoorlijke diversiteit aan

⁴ Zie de artikelen 44, zevende lid, 45, negende en tiende lid, 46, achtste lid, 47, vierde en vijfde lid, en 48, vierde en vijfde lid, van het Reglement rijbewijzen.

⁵ Specifiek in de artikelen 156r en 156s, zie artikel I, onderdelen V en W, van dit besluit.

verschillende nascholingscursussen waardoor het gemakkelijk is om te voldoen aan de eis van het volgen van cursussen met verschillende onderwerpen (met verschillende door het CBR toegekende cursuscodes).

2.1.4 Handhavingsnetwerk

Met het invoegen van een nieuw artikel 10bis in de richtlijn vakbekwaamheid bestuurders voorziet richtlijn 2018/645 in een zogenoemd handhavingsnetwerk voor uitwisseling van informatie over afgegeven en ingetrokken getuigschriften van vakbekwaamheid en getuigschriften van nascholing voor handhavingsdoeleinden. Dat netwerk wordt nu ontwikkeld door de lidstaten, in samenwerking met de Europese Commissie. Via dat handhavingsnetwerk kunnen de handhavende instanties in lidstaten controleren of bestuurders met een geldige code 95 rijden, ongeacht in welke lidstaat de code 95 is afgegeven.

2.2 Derde rijbewijsrichtlijn

Bij artikel 2 van richtlijn 2018/645, inhoudende de wijziging van de derde rijbewijsrichtlijn, gaat het om de volgende aanpassingen.

2.2.1 Minimumleeftijden

Ten eerste is gekozen voor een andere formulering van de minimumleeftijden voor bestuurders van motorrijtuigen van de rijbewijscategorieën C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D en DE op basis van de derde rijbewijsrichtlijn en de uitzonderingen daarop op basis van de richtlijn vakbekwaamheid bestuurders. Door de gewijzigde formulering van artikel 4, vierde lid, van de derde rijbewijsrichtlijn wordt duidelijker aangegeven wat op grond van de derde rijbewijsrichtlijn de minimumleeftijden zijn voor het besturen van motorrijtuigen voor de hierboven genoemde rijbewijscategorieën, en welke uitzonderingen daarop zijn toegestaan op grond van de richtlijn vakbekwaamheid. Inhoudelijk zijn er geen wijzigingen in de minimumleeftijden aangebracht.

2.2.2 Rijbewijzenetwerk

Ten tweede is in de derde rijbewijsrichtlijn de bepaling over wederzijdse bijstand en in dat kader het gebruik van het EU-rijbewijzenetwerk RESPER aangepast. Lidstaten zijn verplicht tot verlening van bijstand bij en uitwisseling van informatie voor de tenuitvoerlegging van en de controle op de naleving van de regels uit de derde rijbewijsrichtlijn, de richtlijn vakbekwaamheid bestuurders en richtlijn (EU) 2015/413⁶. Voorheen mochten rijbewijsgegevens alleen worden verstrekt aan de met de afgifte van rijbewijzen, dan wel met de beoordeling van de geldigheid van de afgegeven rijbewijzen, belaste autoriteiten in het kader van de afgifte van rijbewijzen of in het kader van de beoordeling van de geldigheid van afgegeven rijbewijzen. De aanpassing in de derde rijbewijsrichtlijn bepaalt dat RESPER ook gebruikt kan worden om de informatie over rijbewijzen die de lidstaten hebben afgegeven, ingewisseld, vervangen, verlengd of ingetrokken te delen met (uitsluitend) de bevoegde instanties die verantwoordelijk zijn voor de tenuitvoerlegging van en de controle op de derde rijbewijsrichtlijn, de richtlijn vakbekwaamheid bestuurders en richtlijn (EU) 2015/413 in de lidstaten met het oog op de tenuitvoerlegging van die richtlijnen. Dat betekent voor het (Nederlandse) rijbewijzenregister dat gegevens die daarin zijn

⁶ Richtlijn (EU) 2015/413 van het Europees Parlement en de Raad van 11 maart 2015 ter facilitering van de grensoverschrijdende uitwisseling van informatie over verkeersveiligheidsgerelateerde verkeersovertredingen (PbEU 2015, L 413).

opgenomen voortaan ook gebruikt kunnen worden door politie- en justitiediensten in andere lidstaten, bijvoorbeeld om te controleren of een in Nederland woonachtige bestuurder die in een andere lidstaat wordt aangehouden beschikt over een geldig (Nederlands) rijbewijs. Het gaat dan uitsluitend over gegevens omtrent (de geldigheid van) het rijbewijs. Andere gegevens van strafrechtelijke aard worden niet verstrekt. Omgekeerd bevat de bepaling in richtlijn 2018/645 daarmee ook de verplichting voor andere lidstaten om een grondslag te creëren voor de Nederlandse politie en justitie om via RESPER de beschikking te krijgen over gegevens uit de rijbewijzenregisters van die lidstaten.

2.2.3 Rijbewijs B voor zwaardere voertuigen aangedreven door alternatieve brandstof

Ten derde is via artikel 2, tweede lid, van richtlijn 2018/645 de bevoegdheid voor de lidstaten opgenomen in de derde rijbewijsrichtlijn om te regelen dat door alternatieve brandstoffen aangedreven voertuigen voor het vervoer van goederen met een maximaal toegestane massa van meer dan 3.500 kg, maar hoogstens 4.250 kg, onder bepaalde voorwaarden kunnen worden bestuurd door houders van een rijbewijs B. Deze mogelijkheid is opgenomen om elektrisch rijden te promoten en zo bij te dragen aan de reductie van broeikasgasemissies en de verbetering van de luchtkwaliteit. Nederland maakt voorsnog geen gebruik van deze mogelijkheid in de richtlijn, omdat inmiddels al van de Europese Commissie toestemming is verkregen voor een proef. Met het besluit van 13 juli 2017 heeft de Europese Commissie Nederland toestemming verleend voor een proef om voertuigen die aan bepaalde eisen voldoen en waarvan de toegestane maximummassa hoger is dan 3.500 kg maar lager dan 4.250 kg op het grondgebied van Nederland te besturen met een rijbewijs B, in plaats van met een rijbewijs C of C1. De toestemming is gegeven voor de periode tot en met 31 december 2022. De hiervoor benodigde regelgeving is inmiddels gepubliceerd en met ingang van 14 juni 2019 in werking getreden.⁷ Nederland is voornemens om gebruik te maken van de mogelijkheid om aan de proef zonder onderbreking een permanent vervolg te geven. Daarbij zal de kennis die is opgedaan uit het experiment worden meegenomen. Hiervoor zal te zijner tijd het Reglement rijbewijzen worden aangepast.

3. Regeldruk, bestuurslasten en nalevingskosten

3.1 Wijzigingen richtlijn vakbekwaamheid bestuurders

De aanpassingen ten aanzien van de richtlijn vakbekwaamheid bestuurders leiden tot een beperkte toename van de regeldruk en nalevingskosten voor bestuurders die een kwalificatiekaart bestuurder zullen aanvragen. Hierop is ingegaan in paragraaf 3 van het algemeen deel van de memorie van toelichting bij de implementatiewet. Daarom wordt hier niet nogmaals ingegaan op de bepalingen die samenhangen met de kwalificatiekaart bestuurder. Het onderhavige besluit creëert op dat punt geen extra lasten; de bepalingen dienen ter uitvoering van de bepalingen in de implementatiewet.

⁷ Tijdelijk besluit van 17 mei 2019 tot wijziging van het Reglement rijbewijzen en het Arbeidstijdenbesluit vervoer in verband met een experiment met het onder bepaalde voorwaarden toestaan dat zware elektrische bedrijfsauto's bestemd voor goederenvervoer met rijbewijs B worden bestuurd (Stb. 2019, 211).

Bestuurders

Het aantal bestuurders voor wie de desbetreffende regelgeving relevant is, bedraagt ongeveer 206.000.⁸ Zij zullen ieder ongeveer 5 minuten besteden aan het kennis nemen van de gewijzigde regelgeving ten aanzien van de vakbekwaamheid, en in het bijzonder van de nascholing. Gerekend met een tarief van € 27 komt dat neer op een totale administratieve last voor het kennis nemen van deze regelgeving van € 463.500,-.

De maximering van het aantal uren e-learning dat in een nascholingscyclus in aanmerking wordt genomen (12 uur), heeft mogelijk regelgevolgen voor de bestuurders die meer uren e-learning zouden willen volgen. Allereerst is het zo dat, voor zover dat inzichtelijk is, cursussen inclusief e-learning over het algemeen goedkoper worden aangeboden dan cursussen die volledig op locatie zijn. Immers, voor e-learning hoeft geen locatie geregeld te worden, hoeven geen fysieke materialen te worden verstrekt en hoeft er niet per se op een vastgesteld moment een docent voor de groep te staan. Echter kan niet worden gezegd dat de maximering van het aantal uren e-learning per definitie leidt tot een lastenverzwaring. De groep bestuurders die op dit moment meer dan 12 uur besteedt aan e-learning is relatief klein, doch zullen er bestuurders zijn waarbij er mogelijk sprake is van een lastenverzwaring. Deze verzwaring is echter moeilijk te kwantificeren: de tarieven voor de aangeboden nascholingscursussen zijn divers en bepaalde nascholingscursussen zullen door de inhoud altijd duurder of goedkoper zijn dan andere nascholingscursussen. Het is niet te voorspellen welke alternatieve keuzes bestuurders zullen (moeten) maken.

Een andere specifieke maatregel die voor een deel van de bestuurders mogelijk een lastenverzwaring betekent, is het terugbrengen van het kunnen laten meetellen van de opleiding inzake het vervoer van gevaarlijke stoffen (ADR-cursus) van maximaal 28 naar maximaal 14 uur. Jaarlijks volgen ongeveer 11.000 tot 15.000 chauffeurs een dergelijke opleiding. Zij zullen door de betreffende wijziging twee extra modules van zeven uur moeten volgen, als zij voorheen 28 uur nascholing voor de ADR-cursussen konden registreren. De kosten voor het volgen van nascholing zijn bij de implementatie van de richtlijn vakbekwaamheid bestuurders geschat op circa € 500,- per dag (kosten nascholing en loonkosten chauffeurs voor die uren). Dat betekent dat de lasten van de wijziging voor de sector maximaal € 15.000.000,- bedragen, als alle chauffeurs twee extra cursussen moeten doen. De verwachting is dat in de praktijk deze last veel beperkter is, omdat bestuurders voor minder uren ADR-cursussen volgen en sowieso al andere cursussen zouden volgen.

Extra lasten door het moeten doen van andere opleidingen zijn klein voor vervoerders van vee en pluimvee, die op grond van Verordening (EG) nr. 1/2005⁹ ook een opleiding moeten volgen om een getuigschrift van vakbekwaamheid voor het vervoer van vee of pluimvee te halen. Die opleiding werd al meegerekend voor de nascholing, veelal niet voor meer dan zeven uur. De doelgroep omvat omstreeks 6.800 bestuurders: op 22 september 2020 waren er 4.956 bestuurders met een getuigschrift van vakbekwaamheid voor het vervoer van vee en 1.789 bestuurders met een getuigschrift van vakbekwaamheid voor het vervoer van pluimvee. Alleen de bestuurders die beide getuigschriften hebben of willen hebben, zouden

⁸ Uit gesprekken met sociale partners, waarbij de verdeling is ongeveer 186.000 vrachtwagenchauffeurs en 20.000 buschauffeurs.

⁹ Verordening (EG) nr. 1/2005 van de Raad van 22 december 2004 inzake de bescherming van dieren tijdens het vervoer en daarmee samenhangende activiteiten en tot wijziging van de Richtlijnen 64/432/EEG en 93/119/EG en van Verordening (EG) nr. 1255/97 (PbEU 2005, L 3).

erop achteruitgaan, omdat ze in dezelfde nascholingscyclus niet de opleiding voor het behalen van beide getuigschriften kunnen laten meetellen voor elk zeven uur. Op 22 september 2020 waren er slechts 158 bestuurders in het bezit van beide getuigschriften. Gerekend met het hierboven genoemde bedrag van € 500,- per dag voor het volgen van een nascholingscursus, zouden de totale extra kosten voor de sector daarmee komen op € 79.000,-.

Opleiders

De verwachting van de Europese Commissie op basis van haar impactanalyse is dat het opleidingssysteem door richtlijn 2018/645 efficiënter wordt. De kosten voor inhoudelijke herziening van het opleidingssysteem zullen naar verwachting van de Europese Commissie niet meer dan 5% bedragen. Als onderdeel daarvan leidt bijvoorbeeld de maximering van het aantal uren e-learning tot noodzakelijke wijzigingen in de door opleidingsinstituten ingediende opleidingsplannen. In een opleidingsplan is onder andere aangegeven hoe lang er aan e-learning wordt besteed. Het betreft circa 150 opleidingsinstituten die gezamenlijk ongeveer 450 gecertificeerde opleidingsplannen hebben die naar alle verwachtingen gewijzigd moeten worden. Gerekend met het tarief van 2020 zijn de kosten van een dergelijke wijziging bij het CBR € 90,05, waardoor de kosten voor de sector zouden komen op € 40.522,50. Naast de opleidingsplannen moeten ook het ondersteunende (les)materiaal en de e-learningplatforms hierop worden aangepast. Het zijn met name deze wijzigingen die een lange doorlooptijd kennen. Wat de kosten hiervan zijn voor opleiders en ontwikkelaars van lesmateriaal, is niet in te schatten en zal ook voor elke partij anders zijn.

Handhavers

Richtlijn 2018/645 en de implementatie ervan draagt bij aan een betere uitwisseling tussen lidstaten van gegevens over de geldigheid van rijbewijzen en codes 95. Deze betere informatie-uitwisseling kan in potentie bijdragen aan efficiëntere processen. De mate waarin dit ook daadwerkelijk gerealiseerd gaat worden is afhankelijk van de snelheid waarmee gevraagde informatie de handhavers bereikt.

3.2 Wijzigingen derde rijbewijsrichtlijn

Het op de derde rijbewijsrichtlijn betrekking hebbende deel van richtlijn 2018/645 dat in dit besluit wordt geïmplementeerd heeft geen gevolgen voor de regeldruk of nalevingskosten voor burgers en bedrijven.

Wel zijn er kosten voor de overheid verbonden aan het verbeteren van het rijbewijzenregister voor de bredere toegang tot de informatie. In de impactanalyse van de Europese Commissie bij de voorbereiding van richtlijn 2018/645 zijn de kosten voor Nederland voor de aanpassingen geschat op € 1,3 miljoen. De RDW heeft hier nog geen actuele en concrete inschatting van kunnen maken, aangezien de ontwikkelingen op Europees niveau nog op zich laten wachten. Dit zijn dus ook geen kosten die zich dit moment of op zeer korte termijn voordoen.

4. Uitvoering en handhaving

De aanpassingen hebben invloed op de uitvoering en handhaving van de regelgeving door verschillende partijen.

4.1 Dienst Wegverkeer (RDW)

De RDW heeft de uitvoerbaarheid getoetst van de implementatiewet en het onderhavige besluit gezamenlijk. Voor de hoofdlijnen van de uitvoeringstoets wordt verwezen naar paragraaf 4.1 van het algemeen deel van de memorie van toelichting bij de implementatiewet. De RDW acht het onderhavige besluit uitvoerbaar.

4.2 Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR)

Het besluit heeft tevens gevolgen voor het CBR, met name de divisie CCV¹⁰. Het CBR heeft de uitvoerbaarheid getoetst en acht het ontwerpbesluit uitvoerbaar. Het CBR vroeg daarin wel aandacht voor de implementatietermijn; de sector zou enige tijd nodig hebben om zich aan de gewijzigde regelgeving aan te passen. Inmiddels is ook gebleken dat de implementatiedeadline uit richtlijn 2018/645 niet gehaald kon worden.

Om het huidige model van basiskwalificatie en nascholing in lijn met de gewijzigde richtlijn vakbekwaamheid bestuurders te brengen moesten met name op ICT-gebied de nodige inspanningen worden verricht. Daarbij gaat het om aanpassingen in de systemen om cursussen aan te melden en gevolgde uren te registreren met de nieuwe randvoorwaarden die dit besluit introduceert, zoals die over de opeenvolgende dagen, de limitering van het meerekenen van cursussen in het kader van andere Europese regelgeving en e-learning en het verplichten van variatie in de te volgen nascholingscursussen. Ook moeten de in paragraaf 3 genoemde wijzigingen van opleidingsplannen worden verwerkt.

Ook een goede voorlichting van de sector is van belang. Centraal staan de thema's ten aanzien van de nascholing en de overgangsregeling, om te voorkomen dat chauffeurs en werkgevers voor onaangename verrassingen komen te staan. Daarin zal het CBR een belangrijke rol spelen. Erkende opleidingsinstituten worden door het CBR per brief of e-mail geïnformeerd en chauffeurs en werkgevers via de website van het CBR, die hierop is aangepast. Ook zijn medewerkers van het CBR, waaronder medewerkers van de klantenservice, geïnformeerd over de wijzigingen, zodat er adequaat op binnenkomende vragen van chauffeurs en opleidingsinstituten gereageerd kan worden. Gezien de omvang van de doelgroep én de aard van de informatie wordt rekening gehouden met een forse verhoging van het aantal aan de code 95 gerelateerde vragen, waardoor de belasting bij de klantenservice sterk zal toenemen.

De totale kosten van de wijzigingen als gevolg van de wijziging van de richtlijn vakbekwaamheid bestuurders werden ingeschat op € 27.160,-. Een deel daarvan vloeit voort uit wijzigingen die in de Wegenverkeerswet 1994 zijn doorgevoerd.¹¹ Al met al kunnen die kosten dus als bescheiden worden beschouwd.

4.3 Politie en openbaar ministerie

Het onderhavige voorstel heeft geen directe gevolgen voor de politie en het openbaar ministerie. De ingezette verbetering van de informatie-uitwisseling over rijbewijzen en codes 95 voor handhavende instanties kan voor hen wel een positief effect hebben. Betere informatie-uitwisseling kan bijdragen aan efficiëntere processen bij bijvoorbeeld verkeerscontroles. Door betere informatie-uitwisseling kan de politie dan

¹⁰ Contactcommissie Vakbekwaamheid.

¹¹ De gevolgen die voortvloeien uit de implementatiewet zijn beschreven in paragraaf 4.2 van het algemeen deel van de memorie van toelichting daarbij.

in een aantal situaties sneller de geldigheid van een rijbewijs vaststellen. Hetzelfde geldt voor de controle van de code 95. Dit kan bijdragen aan een vermindering van de (ervaren) regeldruk.

5. Advisering en consultatie

5.1 RDW

De RDW heeft een uitvoerbaarheidstoets uitgevoerd die mede betrekking had op een concept van het onderhavige besluit. Hiervoor wordt verwezen naar paragraaf 4.1. Er zijn enkele opmerkingen gemaakt over specifieke artikelen in het conceptbesluit. Deze zijn zo veel mogelijk verwerkt. Voor het overige had de RDW geen inhoudelijke opmerkingen, mede omdat de wijzigingen in het Reglement rijbewijzen in belangrijke mate betrekking hebben op de opleiding en nascholing. Daarvoor is het CBR de betrokken partij.

5.2 CBR

Het CBR heeft een uitgebreide reactie gegeven die relevant is voor het onderhavige besluit. Een aantal van die opmerkingen signaleert (potentiële) belemmering ten opzichte van de bestaande beroepspraktijk als gevolg van de wijzigingen in richtlijn 2018/645 en de problematiek voor de sector die deze wijzigingen met zich meebrengen. De Nederlandse regering kan deze kritiek op sommige punten begrijpen, maar is gebonden aan de Europese regelgeving zoals die is vastgesteld. Het CBR heeft in gesprekken aangegeven hiervoor begrip te hebben. Hierna zijn de relevante opmerkingen met betrekking tot verschillende thema's opgenomen.

5.2.1 Nascholing in dagdelen

Het CBR heeft verschillende opmerkingen gemaakt over de verdeling van nascholing over verschillende dagdelen, met name de beperking dat de dagdelen op aaneengesloten dagen gevolgd moeten worden. Hoewel in Nederland al de mogelijkheid bestaat om nascholingscursussen op te knippen in twee dagdelen is tot nu toe de regel gehanteerd dat de beide dagdelen binnen een periode van tien kalenderdagen zijn doorlopen. Uit verkennende gesprekken met belanghebbenden uit de sector is gebleken dat er op dit punt grote uitvoeringsproblemen worden verwacht, met name bij de in Nederland verplichte praktijktraining, waarin per deelnemer ten minste 2,5 uur gereden moet worden. Het vergt een groot aantal docenten en een omvangrijk wagenpark om bijvoorbeeld een groep van zestien cursisten te scholen, als de cursisten niet langer over een periode van tien dagen verspreid kunnen worden. In paragraaf 2.1.3 van deze nota van toelichting is expliciet ingegaan op de eis over het verdelen van nascholingscursussen over meer dagdelen, waarbij is aangegeven dat die met name relevant is voor klassikale (theorie)lessen en dus niet voor praktijklessen of e-learning. Hierover is ook van gedachten gewisseld met de Europese Commissie. Hiernaar wordt verwezen om aan te geven hoe de opmerkingen van het CBR een plaats hebben gekregen in het onderhavige besluit.

De hierboven beschreven werkwijze wordt ook bij het gebruik van e-learning gehanteerd: het deel e-learning van een nascholingscursus moest voorheen in de tien dagen voorafgaand aan het klassikale deel worden afgerond. Het CBR stelde de vraag of de bepaling dat dagdelen op aaneengesloten dagen gevolgd moeten worden óók van toepassing is op nascholingscursussen die met e-learning worden uitgevoerd. Dit zou de chauffeur beperken in de mogelijkheden om de nascholing onafhankelijk

van tijd en plaats te volgen en is tevens vanuit didactisch oogpunt moeilijk te verklaren. De docent zal in deze situatie nauwelijks de gelegenheid krijgen om bevindingen uit de gemaakte e-learningmodule mee te nemen in de voorbereiding op het klassikale deel van de cursus. Dit zal de kwaliteit van de cursus niet ten goede komen.

5.2.2 Opleiding uit andere Europese regelgeving

Lidstaten krijgen de ruimte om voltooide opleidingen die verplicht zijn op grond van andere EU-regelgeving te beschouwen als één van de nascholingsmodules van zeven uur. Voor ADR-cursussen wordt een uitzondering gemaakt; die opleidingen kunnen voor maximaal veertien uur meetellen. Dat is een beperking ten opzichte van de tot nu toe geldende praktijk, waarin een dergelijke opleiding voor maximaal 28 uur kan meetellen. Een soortgelijke situatie ontstaat voor vervoerders van vee en pluimvee, nu richtlijn 2018/645 het laten meetellen van voltooide opleidingen uit andere EU-regelgeving beperkt tot maximaal zeven uur. De daaruit voortvloeiende lastenstijging is opgenomen in paragraaf 3 van deze nota van toelichting.

5.2.3 Thema verkeersveiligheid in de nascholing

Het CBR gaf aan positief te zijn over het feit dat elke nascholing ten minste één cursus met als thema verkeersveiligheid moet bevatten. Dit sluit wat betreft het CBR naadloos aan bij het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030. In Nederland was het volgen van een praktijktraining al langer verplicht op grond van het raamwerk van nascholingscursussen. Met het onderhavige besluit is die verplichting opgenomen in het Reglement rijbewijzen¹², ter implementatie van richtlijn 2018/645. Voor de formulering is mede aangesloten bij de huidige praktijk, door het gebruik van het woord «praktijktraining». Tijdens een praktijktraining wordt per cursist ten minste 2,5 uur gereden en is er onder andere aandacht voor een veilige verkeersdeelname. Het CBR geeft ook aan vol belangstelling uit te kijken naar de invulling van andere lidstaten op dit vlak, want in een sector waar grensoverschrijdend transport geen uitzondering is, is een EU-brede en uniforme aanpak nodig om de gewenste effecten te bereiken.

5.2.4 Behoeftte bestuurder

Het CBR reflecteert ook op de regel uit richtlijn 2018/645 over de behoeften van bestuurders in relatie tot het volgen van herhalingscursussen. Nederland heeft bij de implementatie van de richtlijn vakbekwaamheid bestuurders gekozen voor een model waarin bestuurders, al dan niet in overleg met de werkgever, een keuze kunnen maken uit een ruim aanbod van nascholingscursussen. Zo kunnen bestuurders uit verschillende deelmarkten nascholing volgen die bij de specifieke behoefte past. Het CBR ziet daarvan wel het risico dat de nascholing erg eenzijdig kan zijn. Om te voldoen aan richtlijn 2018/645 én om het veelvuldig herhalen van eenzelfde nascholingscursus enigszins te beperken, heeft het CBR voorgesteld om voor het volgen van nascholingscursussen te bepalen dat ze, op één na, allemaal een andere cursuscode moeten hebben. Er mag binnen een nascholingscyclus dan nog sprake zijn van één herhalingscursus. Dit voorstel is overgenomen door te bepalen dat cursussen met verschillende onderwerpen moeten worden gevolgd, onder verwijzing naar het raamwerk van nascholingscursussen, en dat één herhalingscursus mag worden gevolgd.¹³

¹² Nieuw derde lid van artikel 156r, zie artikel I, onderdeel V, onder 2, van het onderhavige besluit.

¹³ Zie artikel I, onderdeel V, onder 2, van het onderhavige besluit.

5.2.5 Overgangsregeling

Een belangrijke vraag die het CBR had was hoe zou worden omgegaan met nascholingscursussen die in het oude regime wel meetelden, maar na implementatie van richtlijn 2018/645 mogelijk niet meer. In het onderhavige besluit is daarom voorzien in overgangsrecht, dat wordt besproken in paragraaf 6 van deze nota van toelichting.

5.3 Politie en OM

De politie en het openbaar ministerie hadden, zoals in paragraaf 4.3 ook is beschreven, geen opmerkingen op het voorstel.

5.4 Sectorpartijen

Sectorpartijen zijn geconsulteerd via het CBR. Het CBR heeft in het traject ter voorbereiding op de gewijzigde richtlijn vakbekwaamheid bestuurders een werkgroep samengesteld met verschillende partijen uit de branche. Met deze werkgroep is gekeken naar de effecten van de gewijzigde richtlijn vakbekwaamheid bestuurders rondom de uitvoer van de nascholingscursussen. Voor de onderwerpen waarbij nadere uitwerking van belang was, zijn gezamenlijk met de werkgroep voorstellen gemaakt en afgestemd met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. De uitwerkingen zijn vervolgens voorgelegd aan en afgestemd in de Logistiek, Transport en Personenvervoer Raad, die onderdeel uitmaakt van de centrale gebruikersraad van het CBR. Dit heeft uiteindelijk geleid tot een besluit waarbij de werkbaarheid en uitvoerbaarheid goed zijn afgewogen binnen de kaders die door richtlijn 2018/645 worden gesteld.

5.5 Adviescollege toetsing regeldruk

Het ATR heeft op 30 september 2020 advies uitgebracht over het ontwerp van dit besluit. In het advies heeft het ATR drie adviespunten opgenomen. Die adviespunten zijn ter harte genomen en zijn verwerkt in het onderhavige besluit en deze nota van toelichting.

Het eerste adviespunt betrof het overgangsrecht. Het ATR adviseert dat te verduidelijken door voor alle nascholingscursussen en opleidingsmodules die zijn gevolgd voor inwerkingtreding van het besluit, duidelijk te maken dat deze de reguliere geldigheidsduur behouden nadat het besluit in werking is getreden. Alle nascholingscursussen die reeds zijn gevolgd en geregistreerd worden onverminderd in aanmerking genomen voor de lopende nascholingscyclus van de bestuurder. Dit is verduidelijkt in het nieuwe artikel 156ua (artikel I, onderdeel Y, van dit besluit), paragraaf 6 van het algemeen deel van deze nota van toelichting en de bijbehorende artikelsgewijze toelichting.

Ten tweede adviseert het ATR in de toelichting op te nemen welke externe partijen zijn betrokken bij de ontwikkeling van het besluit en te verduidelijken hoe aandachtspunten uit de praktijk ten aanzien van werkbaarheid en uitvoerbaarheid zijn verwerkt in het voorstel. In navolging daarvan zijn de paragrafen 5.2 en 5.4 van deze nota van toelichting aangevuld. De sectorpartijen zijn betrokken via het CBR, en daarbij hebben punten over werkbaarheid en uitvoerbaarheid centraal gestaan. Zo is bijvoorbeeld goed gekeken naar de werkbaarheid van de beperking op het slechts mogen spreiden van nascholingscursussen over twee opeenvolgende dagen, het (mogen) toepassen van e-learning in nascholingscursussen en het zorgen dat de opleiding van bestuurders voldoende verschillende onderwerpen bestrijkt.

Tot slot was het advies de analyse van de regeldrukeffecten aan te vullen met de gevolgen van drie specifiek genoemde aspecten, conform de Rijksbrede methodiek. Het betrof de effecten voor vervoerders van vee

en pluimvee, de gevolgen van de beperking van het aantal uren e-learning voor bestuurders en de betere informatie-uitwisseling over de geldigheid van rijbewijzen en codes 95. Dat is gedaan in paragrafen 3.1 en 4.3 van deze nota van toelichting.

5.6 Autoriteit Persoonsgegevens

De Autoriteit Persoonsgegevens (AP) was over dit ontwerpbesluit in eerste instantie niet om advies gevraagd, omdat geen sprake leek te zijn van nieuwe verwerking van persoonsgegevens en sprake was van implementatie van Europese regelgeving. Bovendien schrijft richtlijn 2018/645 voor dat de gegevensverwerking geschiedt overeenkomstig de Algemene verordening gegevensbescherming.

Voor wat betreft de verwerking van persoonsgegevens voor de af te geven kwalificatiekaarten bestuurder geldt dat die niet verschilt van de verwerking die werd gedaan ten behoeve van de afgifte van het Nederlandse omwisselingscertificaat. Inhoudelijk verandert daardoor niets. Het onderhavige besluit leidt niet tot registratie van meer of andere gegevens dan voorheen was geregeld.

De verwerking van de desbetreffende persoonsgegevens is strikt gebonden aan de uitvoering van de vakbekwaamheidsregels (registratie en verstrekking van en controle op kwalificatiekaarten bestuurder) en heeft enkel tot doel om in het rijbewijzenregister inzichtelijk te maken wie er onder die regeling valt, te weten bestuurders die in Nederland nascholing hebben gevolgd maar geen code 95 op het rijbewijs kunnen krijgen, omdat ze in Nederland geen rijbewijs kunnen aanvragen. De gegevens zijn dan ook alleen in te zien door degenen die toegang hebben tot het rijbewijzenregister en specifiek de vakbekwaamheidsgegevens. Hierbij moet naast de afgeevende instanties met name gedacht worden aan de Nederlandse handhavende instanties, die aan de hand van het rijbewijzenregister kunnen controleren of een kwalificatiekaart bestuurder (verleende code 95) geldig is.

Door de voornoemde controleerbaarheid hebben de betrokkenen belang bij de verwerking in het rijbewijzenregister. Gecombineerd met het feit dat ook voor de RDW als verwerkingsverantwoordelijke de volledigheid van het rijbewijzenregister van belang is, wordt deze gegevensverwerking toelaatbaar geacht.

Naar aanleiding van het advies van de Afdeling advisering van de Raad van State is alsnog advies gevraagd aan de AP. Er is namelijk wel sprake van een nieuwe verwerking van persoonsgegevens in de zin dat richtlijn 2018/645 voorziet in de verplichting om meer en andere autoriteiten van gegevens over rijbewijzen en getuigschriften van vakbekwaamheid en getuigschriften van nascholing te voorzien. Daarvoor is een grondslag gecreëerd. Daarbij wordt opgemerkt dat er geen ruimte was voor nationale beleidskeuzes en er dus sprake is van één op één implementatie. Hoe de gegevensverstrekking plaatsvindt en welke gegevens dat betreft, wordt bepaald door de lidstaten in samenwerking met de Europese Commissie bij het (verder) inrichten van RESPER en het nieuwe handnavingsnetwerk voor getuigschriften van vakbekwaamheid en getuigschriften van nascholing.

De AP merkte op dat het ontwerp van de nota van toelichting nog geen verantwoording bevatte van de noodzaak om meer gevoelige categorieën persoonsgegevens te moeten kunnen verwerken. Het feit dat deze mogelijkheid standaard was in de bestaande regelgeving ontslaat de wetgever niet van de verplichting bij voornemens voor nieuwe regelgeving de noodzaak hiervan voor de nieuwe gevallen zorgvuldig te toetsen in het licht van de bepalingen van artikel 9 en 10 van de AVG en de uitkomst hiervan bij wijze van verantwoording neer te leggen in de

nota van toelichting. De AP adviseerde de noodzaak van het verwerken van bijzondere categorieën van persoonsgegevens en persoonsgegevens van strafrechtelijke aard zorgvuldig per verwerking te bezien en tekst en toelichting aan de uitkomsten daarvan aan te passen.

Het bovengenoemde advies heeft geleid tot een aanpassing van de onderhavige nota van toelichting. Een zeer beperkte verwerking van bijzondere categorieën van persoonsgegevens en persoonsgegevens van strafrechtelijke aard is voor beide verwerkingen van persoonsgegevens, het verstrekken voor de tenuitvoerlegging van de derde rijbewijsrichtlijn, de richtlijn vakbekwaamheid bestuurders of richtlijn (EU) 2015/413 en het verstrekken voor controle op de naleving van de richtlijn vakbekwaamheid bestuurders, met name de daarin vervatte opleidingseisen, op heel specifieke punten noodzakelijk. Door alleen die noodzakelijke gegevens te verstrekken, is voldaan aan de vereiste proportionaliteit. De bescherming van persoonsgegevens wordt geëerbiedigd, ook door de RDW die bij de verstrekking passende en specifieke maatregelen treft ter bescherming van de grondrechten en de fundamentele belangen van de betrokkenen. Het verstrekken van de gegevens is daarmee in overeenstemming met de artikelen 9 (tweede lid, onderdeel g) en 10 van de AVG.

De verwerking van de bijzondere categorieën van persoonsgegevens betreft uitsluitend gegevens waaruit (mogelijk) ras of etnische afkomst blijkt. Om te controleren of een rijbewijs of kwalificatiekaart bestuurder geldig is en behoort bij de persoon die het document bij zich heeft, is een vermelding van geboorteplaats en -datum nodig. Die verwerking vindt dan plaats voor de identificatie van personen. Die verwerking is niet verboden gelet op artikel 9, tweede lid, onderdeel g, van de AVG en artikel 25, aanhef en onderdeel a, van de Uitvoeringswet AVG. De verwerking van die gegevens vindt plaats met het oog op de identificatie van de betrokkene, en slechts voor zover de verwerking voor dat doel onvermijdelijk is. Om de validiteit van een getoond rijbewijs te kunnen beoordelen, is het noodzakelijk uit het rijbewijsregister de geboorteplaats te kunnen raadplegen en te kunnen vergelijken met de geboorteplaats die op het rijbewijs is vermeld.

De verwerking van persoonsgegevens van strafrechtelijke aard betreft het opgelegd hebben gekregen van een sanctie ten aanzien van de bevoegdheid tot het besturen van motorrijtuigen of de geldigheid van een rijbewijs vanwege het hebben begaan van een strafbaar feit. Daarbij gaat het er niet om welk strafbaar feit is gepleegd, enkel om de geldigheid van het rijbewijs. Andere persoonsgegevens van strafrechtelijke aard dan de geldigheid van het rijbewijs (door een rijontzegging of ongeldigverklaring) worden niet verwerkt op grond van de nieuwe bepalingen. Het is noodzakelijk dat gegevens over de geldigheid van het rijbewijs bekend zijn bij de autoriteiten die verantwoordelijk zijn voor de tenuitvoerlegging van en de controle op de naleving van de derde rijbewijsrichtlijn en indirect de richtlijn vakbekwaamheid bestuurders. Immers, met dat gegeven kan worden vastgesteld of de betrokkene bevoegd is om te rijden met het rijbewijs dat hij toont. Verwerking van deze gegevens is in overeenstemming met artikel 10 van de AVG, omdat deze gegevens alleen worden verwerkt door overheidsautoriteiten en bovendien worden verwerkt met het oog op de tenuitvoerlegging van en controle op de genoemde richtlijnen, die ook voorschrijven dat daarop gecontroleerd moet worden. De geldigheid van het rijbewijs is in het rijbewijsregister

geregistreerd¹⁴ en wordt ten behoeve van de voornoemde tenuitvoerlegging en controle geraadpleegd. Om te waarborgen dat alleen de bevoegde autoriteiten toegang hebben tot deze gegevens, controleert de RDW bij de raadpleging of die wordt gedaan door een bevoegd persoon. De RDW hanteert een gecertificeerd Informatiebeveiligingsmanagement-systeem (ISMS) dat gebaseerd is op dezelfde internationale standaarden als de Baseline Informatiebeveiliging Overheid. De bevoegde persoon zal in alle gevallen een overheidsfunctionaris zijn die de bevraging doet uit hoofde van de functie in relatie tot de afgifte van rijbewijzen of tenuitvoerlegging van of controle op de genoemde richtlijnen. Die bevoegde persoon weegt af of het nodig is de gegevens op te vragen. Dat zal het geval zijn op het moment dat een getoond rijbewijs op geldigheid wordt gecontroleerd.

Gezien het voorgaande en de daarin beschreven noodzaak en proportionaliteit is de beperkte verwerking van de genoemde bijzondere categorieën van persoonsgegevens (geboorteplaats) en persoonsgegevens van strafrechtelijke aard (geldigheid rijbewijs) gerechtvaardigd op grond van de artikelen 9 en 10 van de AVG.

5.7 Internetconsultatie

Een internetconsultatie over het ontwerp van dit besluit heeft niet plaatsgevonden. Deze hoeft niet plaats te vinden indien de consultatie niet in betekende mate kan leiden tot aanpassing van het voorstel, zoals bij implementatie- of uitvoeringsregelgeving waarbij geen nationale beleidsruimte is. Daarvan is hier sprake. Richtlijn 2018/645 is vrij gedetailleerd in wat er geregeld moet worden, zodat die voor wat betreft de uitvoering ook weinig benutbare ruimte laat om de implementatie op een andere manier vorm te geven.

6. Inwerkingtreding en overgangsrecht

Dit besluit treedt gefaseerd in werking. Met ingang van 1 augustus 2021 treedt het eerste deel in werking. Dan zal ook de wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 in werking treden bij koninklijk besluit. Het betreft wijzigingen met betrekking tot de kwalificatiekaart bestuurder en enige technische wijzigingen. Met ingang van 13 september 2021 treden de wijzigingen in werking met betrekking tot de nascholing. Aangezien het hier implementatieregelgeving betreft, wordt afgeweken van de systematiek van de vaste verandermomenten van regelgeving.¹⁵

De inwerkingtreding per 1 augustus 2021 is afgestemd met de RDW. Hierdoor kan de gewijzigde regelgeving spoedig na publicatie in werking treden en heeft de RDW nog enige tijd het proces rond de kwalificatiekaart bestuurder te finaliseren. De datum van 13 september 2021 is gekozen vanwege de benodigde tijd voor implementatie van de nieuwe nascholingsseisen in de praktijk en de lopende nascholingscyclus van een grote groep bestuurder, die voor 10 september 2021 de nascholing zouden moeten afronden vanwege het verlopen van de geldigheid van de code 95.

¹⁴ Als een rijbewijs ongeldig of juist weer geldig wordt, wordt dat verwerkt in het rijbewijzenregister. Dat gegeven blijft, net als de andere gegevens in het rijbewijzenregister, ook na ongeldigverklaring bewaard in het rijbewijzenregister. De bewaartermijn die daarbij nu wordt toegepast is 5 jaar na het overlijden van de betrokkene of als de betrokkene de leeftijd van 110 jaren heeft bereikt, en zal nog bij een andere algemene maatregel van bestuur wordt vastgelegd in het Reglement rijbewijzen.

¹⁵ Zie aanwijzing 4.17, vijfde lid, onderdeel d, van de Aanwijzingen voor de regelgeving.

De deadline voor implementatie van richtlijn 2018/645 was op grond van artikel 3, eerste lid, van die richtlijn 23 mei 2020, maar deze datum is niet gehaald. Er waren enkele consequenties ten aanzien van de nascholing die eerst moesten worden verhelderd voordat de regelgeving in procedure kon worden gebracht. Sinds de vaststelling van de richtlijn is meerdere malen contact geweest met de Europese Commissie over de uitleg en uitvoering van richtlijn 2018/645. Dit leverde enige vertraging op. Tevens moest de nodige aandacht worden geschonken aan de consequenties voor de uitvoering, die zijn besproken met het CBR en de RDW.

Gezien de verstreken deadline zal dit besluit wel zo snel mogelijk in werking treden om de overschrijding zo beperkt mogelijk te houden. Er was weliswaar een implementatietermijn tot 23 mei 2021 voor het zogenoemde handhavingsnetwerk van de richtlijn vakbekwaamheid bestuurders, maar van die latere datum voor implementatie is geen gebruik gemaakt. De reden is dat het handhavingsnetwerk en de informatie-uitwisseling zijn geïntegreerd in de bepalingen over het rijbewijsregister. De desbetreffende wijzigingen hoefden niet uitgesteld te worden tot 23 mei 2021; ze moeten zelfs worden opgenomen voor zover ze betrekking hebben op de wijzigingen in relatie tot de wijziging van de derde rijbewijsrichtlijn.

Er is met een nieuw artikel 156ua (artikel I, onderdeel Y, van dit besluit) voorzien in overgangsrecht voor bestuurders die nascholingscursussen hebben gevolgd, maar die de benodigde uren nog niet hebben behaald en dus de nascholing nog niet hebben afgerond. De nascholingscursussen die zijn gevolgd en door het CBR zijn geregistreerd voor de inwerkingtreding van dit besluit worden beoordeeld aan de hand van de voor de inwerkingtreding geldende regels. Dat betekent bijvoorbeeld dat cursussen niet binnen twee opeenvolgende dagen afgerond hoeven te zijn, dat meer cursussen met dezelfde cursuscode gevolgd mogen zijn en dat voor meer dan veertien uur ADR-cursussen kunnen worden ingediend om te voldoen aan de nascholingsverplichting. Na inwerkingtreding van dit besluit wordt wel rekening gehouden met de nascholingscursussen die reeds zijn gevolgd en geregistreerd, en kunnen dus wel een impact hebben op de keuzemogelijkheden na de inwerkingtreding. Voor de bepaling van het maximum aantal uren e-learning, het herhalen van cursussen, het volgen van verschillende cursussen en het in aanmerking nemen van bijvoorbeeld ADR-cursussen worden de voor de inwerkingtreding van dit besluit gevolgde cursussen wel in aanmerking genomen. Omdat het aantal uren e-learning per cursus waarin e-learning werd aangeboden voor de inwerkingtreding van dit besluit niet werd geregistreerd, en op basis van de regels van het CBR kon liggen tussen 2,5 en 4,5 uur per cursus, wordt voor de bepaling van het totaal aantal uur e-learning dat gevolgd is voor die cursussen rekening gehouden met vier uur e-learning. Daardoor zullen er kandidaten zowel bevoordeeld als benadeeld worden, maar zal het voor de grootste groep wel dicht tegen de daadwerkelijk gevolgde uren aan zitten. Zodoende kan een bestuurder die al twee cursussen met e-learning heeft gedaan voor de inwerkingtreding van dit besluit nog maximaal vier uur e-learning in aanmerking laten komen voor de nascholing. Op deze manier wordt het maximum van twaalf uur zo goed mogelijk geëerbiedigd.

Artikelsgewijze toelichting

Artikel I

Onderdeel A, onder 1, 2 en 4 (artikel 1)

In de begripsomschrijvingen van basiskwalificatie en bestuurdersattest zijn redactionele verbeteringen aangebracht. Daarnaast zijn de begripsomschrijvingen van de Nederlandse en buitenlandse omwisselingscertificaten en de nationale certificaten (voor bestuurders van voertuigen voor personenvervoer) vervallen. Die certificaten kunnen naar aanleiding van de wijzigingsrichtlijn niet meer worden verstrekt. Hetzelfde geldt voor het vervallen van de vermelding van de buitenlandse omwisselingscertificaten in artikel 118b. Bovendien is de begripsomschrijving van kwalificatiekaart bestuurder vervallen, omdat die al in artikel 1 van de Wegenverkeerswet 1994 is opgenomen.

Onderdelen A, onder 3, 5 en 6, Q, onder 1 en 3, X en Z (artikelen 1, 156a, 156t en 156aa)

De begripsomschrijvingen van getuigschrift van vakbekwaamheid en getuigschrift van nascholing zijn in overeenstemming gebracht met de omschrijvingen in de Wegenverkeerswet 1994. Dat geldt ook voor de formulering betreffende de nascholing, die in de wettelijke omschrijving niet wordt «afgerond», maar «met goed gevolg voltooid» wordt. Dit is niet alleen in artikel 1 aangepast, maar ook in de artikelen 156a, eerste en tweede lid (nieuw), 156t, eerste lid, en 156aa, tweede lid.

Onderdeel B (artikel 5)

De reden voor de in dit onderdeel opgenomen aanpassing is het herstel van de nummering van de leden van artikel 5. In richtlijn 2018/645 is weliswaar een andere formulering opgenomen voor de minimumleeftijden voor de verschillende rijbewijscategorieën op grond van de derde rijbewijsrichtlijn en de uitzonderingen daarop op grond van de richtlijn vakbekwaamheid bestuurders, maar die hebben niet tot wijzigingen geleid.

Onderdelen C tot en met H (artikelen 44 tot en met 48, 48b en 48c)

De artikelen 44 en verder van het Reglement rijbewijzen hebben betrekking op de aanvraag om afgifte van een rijbewijs. Daarbij kunnen documenten uit andere lidstaten van de Europese Unie worden overlegd die aangeven dat een bestuurder in het bezit is van een getuigschrift van vakbekwaamheid of een getuigschrift van nascholing. Met het van toepassing worden van richtlijn 2018/645 is dat alleen nog een kwalificatiekaart bestuurder en niet langer een buitenlands omwisselingscertificaat. Dat komt tot uitdrukking in de wijziging van de genoemde artikelen. Daarnaast is de vermelding van «communautaire code» vervangen door «Uniecode» en zijn de nodige technische wijzigingen doorgevoerd.

Onderdeel I

In artikel 48d is een technische wijziging aangebracht. De verwijzing naar artikel 156q, vierde lid, bleek onjuist. Dat betreft een bepaling over bestuurders die zijn vrijgesteld van de basiskwalificatie, terwijl artikel 48d de vaststelling van de einddatum van getuigschriften van nascholing betreft. In lijn daarmee is nu verwezen naar het artikel dat de vrijstelling van de nascholing regelt. Zodoende worden op grond van artikel 48d de

einddatum van alle getuigschriften van nascholing op het rijbewijs gelijkgesteld.

Onderdelen J en T, onder 2 (artikelen 118b en 156d, tweede lid)

In artikel 118b zijn een inhoudelijke aanpassingen gedaan, om aan te sluiten bij de praktijk. De aanvraag tot het omzetten van een kwalificatiekaart bestuurder naar een code 95 op het rijbewijs gaat namelijk via een tussenstap van het registreren van een verklaring van vakbekwaamheid of een verklaring van nascholing. De aanvraag daarvoor wordt niet ingediend bij de gemeente, maar rechtstreeks bij de RDW. Er is dan sprake van een procedure zoals bedoeld in de artikelen 156a, derde lid (nieuw), en 156d, tweede lid, van het Reglement rijbewijzen.

De RDW neemt bij een dergelijke aanvraag de kwalificatiekaart bestuurder in en beoordeelt die op echtheid. Als de RDW de echtheid heeft vastgesteld en aan de overige (aanvraag)vereisten is voldaan, wordt een verklaring van vakbekwaamheid of een verklaring van nascholing in het rijbewijzenregister gezet. Vervolgens gaat de aanvraag van het rijbewijs via de gemeente en geeft de gemeente een rijbewijs af met een code 95.

Daarnaast is hier nog relevant om te melden dat in tegenstelling tot wat voorheen in artikel 118b was geregeld, de RDW de ingenomen kwalificatiekaarten bestuurder niet meer zal hoeven terugsturen naar de autoriteiten die ze hebben afgegeven. In de praktijk werd hieraan al geen gevolg gegeven. De desbetreffende kwalificatiekaarten bestuurder werden vernietigd. Het terugsturen bleek weinig opportuun en werd niet noodzakelijk geacht door de buitenlandse autoriteiten. Daarom is het terugsturen niet meer vereist. De richtlijn vakbekwaamheid bestuurders verplicht daar ook niet toe. Op basis van richtlijn 2018/645 moet het bovendien mogelijk worden dat gegevens over kwalificatiekaarten bestuurder (zoals de inname en vernietiging ervan bij de uitgifte van een nieuw getuigschrift van nascholing) via een netwerk worden uitgewisseld, zonder dat de kaarten zelf opgestuurd hoeven worden. De innemende autoriteit kan de ingenomen kwalificatiekaarten bestuurder dan zelf vernietigen en dat registreren. Dit zal in beginsel ook worden gedaan met kwalificatiekaarten bestuurder die in de toekomst worden ingenomen, alhoewel dit niet expliciet is bepaald. Immers, het kan in sommige gevallen toch nodig zijn dat een kwalificatiekaart bestuurder wordt bewaard of teruggestuurd.

Onderdelen K, L en M (artikelen 145, 146 en 152)

De gegevens die worden opgenomen in het rijbewijzenregister en door wie zijn onder meer geregeld in de artikelen 145, 146 en 152 van het Reglement rijbewijzen. In plaats van het registreren van Nederlandse omwisselingscertificaten zullen nu ook in het geval van in Nederland behaalde basiskwalificaties of met goed gevolg voltooide nascholingen door houders van een niet-Nederlands rijbewijs getuigschriften van vakbekwaamheid en getuigschriften van nascholing in de vorm van een verklaring van vakbekwaamheid respectievelijk verklaring van nascholing worden geregistreerd door het CBR.

De kwalificatiekaarten bestuurder waarop die getuigschriften worden vermeld, worden aangevraagd bij en afgegeven en geregistreerd door de RDW. Dat is bepaald in artikel 151g, achtste lid, van de Wegenverkeerswet 1994. Om de gegevensverwerking rondom de kwalificatiekaart bestuurder te voorzien van een wettelijke basis, zijn de genoemde artikelen aangepast. In het bijzonder is artikel 145, eerste lid, uitgebreid met

specifieke onderdelen over welke gegevens ten aanzien van de kwalificatiekaarten bestuurder worden geregistreerd. De algemene grondslag voor de registratie van «gegevens omtrent Nederlandse kwalificatiekaarten bestuurder» zou niet meer volstaan, gezien de (meer formele) aard van de kwalificatiekaart bestuurder ten opzichte van het omwisselingscertificaat. Daarbij is aangesloten bij de bestaande systematiek in het Reglement rijbewijzen. Inhoudelijk verandert er hierdoor vrijwel niets. Ook is de reikwijdte van het tweede lid van artikel 145 uitgebreid tot de kwalificatiekaarten bestuurder, zodat de gegevens daarvan eveneens bewaard blijven nadat de kwalificatiekaart bestuurder zijn geldigheid heeft verloren.

Onderdelen N en O (artikel 155 en 155a)

In onderdeel N is een nieuw vijfde lid toegevoegd aan artikel 155 van het Reglement rijbewijzen. Voorheen was de gegevensverstrekking over rijbewijzen op grond van het eerste lid beperkt tot instanties die belast zijn met de afgifte van rijbewijzen of met de beoordeling van de geldigheid van afgegeven rijbewijzen. Richtlijn 2018/645 schrijft voor dat het EU-rijbewijzennetwerk RESPER ook kan worden gebruikt om gegevens uit te wisselen voor controledoeleinden als bepaald in Uniewetgeving. Het gaat dan gelet op de richtlijn om controle overeenkomstig de derde rijbewijsrichtlijn, de richtlijn vakbekwaamheid bestuurders en richtlijn (EU) 2015/413. Dit is dus een grondslag om gegevens uit de rijbewijzenregisters van andere lidstaten te verkrijgen, niet alleen voor instanties die belast zijn met de afgifte, inwisseling, vervanging, verlenging of intrekking van rijbewijzen, maar ook voor instanties belast met controle- en handhavingstaken als bepaald in de Europese wetgeving, zoals politie- en justitiediensten. Die gegevensverwerking (raadpleging) is dan wel uitsluitend voor die controledoeleinden, dus als er een concrete aanleiding is voor autoriteiten om (de geldigheid van) het rijbewijs te controleren en alleen die gegevens die voor de controle nodig zijn, zoals de gegevens die op het rijbewijsdocument vermeld staan en de geldigheid.

Voor de uitwisseling van gegevens over afgegeven en ingetrokken getuigschriften van vakbekwaamheid en getuigschriften van nascholing voor handhavingdoeleinden wordt een netwerk ontwikkeld. Artikel 155a, eerste lid, bevat de grondslag voor de uitwisseling van informatie die het nieuwe artikel 10bis van de richtlijn vakbekwaamheid bestuurders voorschrijft. Voor de formulering van het desbetreffende artikellid is aangesloten bij artikel 155 van het Reglement rijbewijzen en het eerdergenoemde artikel 10bis van de richtlijn vakbekwaamheid bestuurders. In Nederland staat de informatie omtrent de getuigschriften van vakbekwaamheid en getuigschriften van nascholing in het rijbewijzenregister. De gegevensverstrekking van het CBR en de Nationale en Internationale Wegvervoerorganisatie (NIWO) aan de RDW die in de tweede zin van het oude artikel 155a, eerste lid, was opgenomen, is niet meer nodig. Alle informatie over de getuigschriften van vakbekwaamheid en getuigschriften van nascholing van het CBR wordt reeds in het rijbewijzenregister verwerkt op grond van artikel 146, tweede lid, van het Reglement rijbewijzen. Bij de NIWO ligt geen aanvullende informatie over de getuigschriften, daar elk getuigschrift van vakbekwaamheid en getuigschrift van nascholing moet worden afgegeven in de lidstaat waar het wordt behaald, en dus niet uitsluitend op een bestuurdersattest kan worden vermeld.

De voorheen in artikel 155a, eerste lid, bepaalde informatieverstrekking aan de met de afgifte van rijbewijzen of kwalificatiekaarten bestuurder belaste autoriteiten van andere lidstaten van de Europese Unie viel reeds (deels) onder het eerste lid van artikel 155, omdat informatie over getuigschriften van vakbekwaamheid en getuigschriften van nascholing in

de vorm van een code 95 op het rijbewijs in het rijbewijsregister staat. Die informatieverstrekking valt nu (ook) onder het nieuwe eerste lid van artikel 155a, omdat de met de afgifte van rijbewijzen of kwalificatiekaarten bestuurder belaste autoriteiten ook zijn te beschouwen als autoriteiten die verantwoordelijk zijn voor de tenuitvoerlegging van de richtlijn vakbekwaamheid bestuurders. De afgifte van rijbewijzen of kwalificatiekaarten bestuurder met een code 95 is immers een essentieel onderdeel van de tenuitvoerlegging.

De wijziging in artikel 155a, tweede lid, betreft de meldingen van de RDW aan het CBR over getuigschriften van vakbekwaamheid en getuigschriften van nascholing. Die zullen niet meer alleen de einddata betreffen die op rijbewijzen staan, maar ook andere gegevens betreffende de getuigschriften, ook die gegevens die samenhangen met de kwalificatiekaarten bestuurder. Dit stelt het CBR in staat om voor de bestuurder een nascholingsregistratie bij te houden waarin telkens inzichtelijk is of die de verplichte 35 uur nascholing binnen de periode van vijf jaar heeft afgerond. Zodra de melding van de RDW binnenkomt dat de 35 uur nascholing zijn verzilverd, wordt de registratie geschoond. Bij de eerstvolgende melding van een opleidingscentrum over gevolgde nascholingsuren kan opnieuw begonnen worden met tellen. In plaats van «aangewezen exameninstantie» is in artikel 155a, tweede lid, nu specifiek «het CBR» genoemd. Op andere plaatsen in het Reglement rijbewijzen was dit al het geval.¹⁶

De te verstrekken gegevens zijn overeenkomstig artikel 127, zevende lid, van de Wegenverkeerswet 1994 opgenomen in de Regeling gegevensverstrekking uit het rijbewijsregister. Het betreft: naam, geboortedatum, geboorteplaats, rijbewijsnummer of nummer van de kwalificatiekaart bestuurder, datum van afgifte, afgevende autoriteit, verloopdatum, geldigheid en rijbewijscategorieën. Die gegevens zijn nodig om een getoond rijbewijs of getoonde kwalificatiekaart bestuurder te controleren op geldigheid en of dat document hoort bij de persoon die het toont.

Onderdelen P, onder 2 en 4, Q, R, S, T, onder 1, en AA (artikelen 156a, 156b, 156c en 156d, eerste lid, en 156ab en het opschrift van paragraaf 2 van hoofdstuk VIIa)

De vermeldingen van Nederlandse (en buitenlandse) omwisselingscertificaten zijn vervallen. De kwalificatiekaarten bestuurder zullen worden afgegeven door de RDW, daar waar Nederlandse omwisselingscertificaten werden afgegeven door het CBR. De aanvraag en afgifte van kwalificatiekaarten bestuurder is geregeld in een nieuwe, afzonderlijke paragraaf 12 (zie onderdeel AA). Ook ten aanzien van het behalen van de basiskwalificatie of het afronden van de nascholing door bestuurders die geen Nederlands rijbewijs kunnen aanvragen, zal een verklaring van vakbekwaamheid dan wel een verklaring van nascholing worden geregistreerd ter verkrijging van een getuigschrift (op de kwalificatiekaart bestuurder). Daarnaast zijn naar aanleiding van deze wijziging technische en redactionele wijzigingen doorgevoerd.

¹⁶ Geregeld bij artikel XIII, onderdelen A, I en J, van het Besluit van 9 juni 2015, houdende herstel van wetstechnische gebreken alsmede andere wijzigingen van inhoudelijk ondergeschikte aard in een aantal algemene maatregelen van bestuur op het terrein van infrastructuur en milieu (Stb. 2015, 229).

Onderdeel U (artikel 156q, eerste lid)

De wijzigingen in het eerste lid van artikel 156q van het Reglement rijbewijzen betreffen een technische verbetering. Uit het codificatievoorstel van de richtlijn vakbekwaamheid bestuurders¹⁷ blijkt dat de uiterste datum van afgifte van een rijbewijs om aanspraak te maken op een vrijstelling van het behalen van de basiskwalificatie 10 september 2008 (voor de rijbewijscategorieën D1, E bij D1, D of E bij D of van een als gelijkwaardig erkend rijbewijs) dan wel 10 september 2009 (voor de rijbewijscategorieën C1, E bij C1, C of E bij C of van een als gelijkwaardig erkend rijbewijs) is, in plaats van 9 september 2008 respectievelijk 9 september 2009. In de praktijk heeft dit overigens niet tot negatieve consequenties geleid.

Onderdelen V, W en Y (artikelen 156r, 156s en 156ua)

In de artikelen 156r en 156s van het Reglement rijbewijzen zijn de wijzigingen in artikel 7 van en de bijlage bij richtlijn 2018/645 geïmplementeerd. In het nieuwe artikel 156ua is overgangsrecht opgenomen.

De nascholingsverplichting van 35 uur in vijf jaar is nog steeds opgenomen in artikel 156r, eerste lid, van het Reglement rijbewijzen. Daaraan is een restrictie toegevoegd, nu richtlijn 2018/645 meer aandacht geeft aan e-learning. Die onderwijsvorm mag niet meer dan 12 van de totale 35 uur nascholing beslaan.

Het tweede lid heeft een nieuwe inhoud gekregen. De daarin voorheen opgenomen uitgestelde termijn van zeven jaar voor het voldoen aan de nascholingsverplichting is inmiddels verlopen. In plaats daarvan is in het tweede lid opgenomen dat het aanbod van nascholingscursussen moet aansluiten bij de behoeften van bestuurders en relevante ontwikkeling in technologie en regelgeving en dat er in de cursussen voor zover mogelijk rekening wordt gehouden met opleidingsbehoeften van bestuurders. Hierin ligt een opdracht voor opleiders om een zodanig aanbod te creëren dat er voor bestuurders voldoende keuzemogelijkheden zijn, waarin ook nieuwe kennis is verwerkt en er ruimte is voor maatwerk. Daarbij wordt opgemerkt dat de exacte formulering «afgestemd op de specifieke behoeften van het door de bestuurder verrichte vervoer» uit richtlijn 2018/645 niet is overgenomen. De intentie van de nascholing is namelijk tevens het scholen van bestuurders om doorstroming op de banenmarkt te verbeteren, bijvoorbeeld het doorstromen van distributievervoer naar het vervoer van gevaarlijke stoffen. Dat is moeilijk te rijmen met de eerdergenoemde bewoording. Daarom is gekozen voor de algemenere bewoording «afgestemd op de specifieke behoeften van de bestuurder» (in het algemeen).

Het derde lid¹⁸ richt zich tot de bestuurders die de nascholing volgen. Zij zijn verplicht om verschillende nascholingscursussen over verschillende onderwerpen te volgen. Dit kan door het CBR worden gecontroleerd aan de hand van de cursuscodes op basis van het raamwerk van nascholingscursussen van het CBR. Om de diversiteit te waarborgen, mag in beginsel slechts één cursus per nascholingscyclus herhaald worden. Daarnaast is er één verplicht onderdeel van de nascholing: er moet een praktijktraining met betrekking tot verkeersveiligheid worden gevolgd. Die verplichting geeft invulling aan de nieuwe eis voor de nascholing in de richtlijn

¹⁷ Voorstel voor een Richtlijn van het Europees Parlement en de Raad betreffende de vakbekwaamheid en de opleiding en nascholing van bestuurders van bepaalde voor goederen- en personenvervoer over de weg bestemde voertuigen (codificatie) (COM/2021/34 final).

¹⁸ Het derde en vierde lid van artikel 156r, die waren toegevoegd met het Tijdelijk besluit verlenging geldigheidsduur rijbewijs in verband met COVID-19, zijn op grond van artikel V van dat besluit vervallen met ingang van 1 december 2020.

vakbekwaamheid bestuurders dat de nascholing telkens minstens één onderwerp in verband met verkeersveiligheid omvat. Voor het overige is de keuze van de te volgen nascholingscursussen vrij.

De wijzigingen in het eerste lid van artikel 156s betreffen het verduidelijken wat voor onderwijsvormen de nascholing kan aannemen en de beperking voor wat betreft het spreiden van cursussen over maximaal twee opeenvolgende dagen.

Dat de nascholingscursussen de onderwerpen uit bijlage I bij de richtlijn vakbekwaamheid bestuurders moeten uitdiepen en actualiseren is verplaatst van het eerste lid naar een apart tweede lid.

Het derde lid gaat over het raamwerk van nascholingscursussen dat het CBR vaststelt. In lijn met richtlijn 2018/645 zal in de nascholing meer aandacht moeten worden besteed aan variatie in de opleiding.

In het vierde lid is expliciet toegevoegd dat bij nascholingscursussen ook gebruik mag worden gemaakt van ICT-middelen. Zie verder paragraaf 2.1.3 van deze nota van toelichting.

Het vijfde lid bevat nog een specifieke voorwaarde voor het gebruik van e-learning als cursusvorm. Daarbij moet bij de erkende opleidingscentra sprake zijn van betrouwbare gebruikersidentificatie en passende controle-middelen. Dit om fraude en misbruik tegen te gaan, waarvoor e-learningmodules gevoelig zijn. Het CBR kan hierop controleren in het kader van de certificering van nascholingscursussen.

Tot slot is een zesde lid aan artikel 156s toegevoegd, waarin in lijn met richtlijn 2018/645 is bepaald dat andere in het kader van Europese wetgeving verplichte modules als nascholing kunnen kwalificeren. Per Europese verplichting mogen de opleidingen voor ten hoogste zeven uur meetellen. Een uitzondering is gemaakt voor de zogenaamde ADR-cursus: als geen andere specifieke opleidingen zijn gevolgd, kan de ADR-cursus voor ten hoogste veertien uur in aanmerking worden genomen voor de nascholingsverplichting.

Het nieuwe artikel 156ua van het Reglement rijbewijzen betreft een overgangsrechtelijke bepalingen voor nascholingscursussen die voor de inwerkingtreding van dit besluit zijn gevolgd. Het uitgangspunt is dat de gevolgde uren blijven staan, maar wel in aanmerking worden genomen voor nascholingscursussen die nog kunnen worden gevolgd om een verklaring van nascholing te kunnen aanvragen. Zie daarover verder paragraaf 6 van het algemeen deel van deze nota van toelichting.

Onderdelen BB en CC (nieuwe paragraaf 12 en nieuw opschrift)

Er is een nieuwe paragraaf ingevoegd, onder vernummering van de artikelen 156ac en 156ad (oud).¹⁹ Die artikelen kunnen als «overige bepalingen» worden aangemerkt, zoals ook is gebeurd met de artikel 151j en 151k van de Wegenverkeerswet 1994. Voor die artikelen is een gelijkkluidend opschrift geplaatst.

De nieuwe paragraaf 12 gaat over de kwalificatiekaarten bestuurder die moeten worden afgegeven. Over de aanvraag, afgifte en geldigheid van kwalificatiekaarten bestuurder moeten verschillende regels worden gesteld. Dat is in de desbetreffende paragraaf gebeurd. In algemene zin is aangesloten bij regels die al golden voor Nederlandse omwisselingscertificaten en die gelden ten aanzien van rijbewijzen.

¹⁹ Artikel 156ae, dat was toegevoegd met het Tijdelijk besluit verlenging geldigheidsduur rijbewijs in verband met COVID-19, is reeds vervallen met ingang van 1 december 2020.

Artikelen 156ac en 156ad

Deze artikelen zijn grotendeels ontleend aan de artikelen 156a en 156d van het Reglement rijbewijzen, die golden voor Nederlandse omwisselingscertificaten. De nieuwe artikelen regelen wie een kwalificatiekaart bestuurder kunnen aanvragen en dat het daarvoor vastgestelde tarief moet worden betaald. De vaststelling van (de hoogte van) het tarief wordt gedaan door de RDW in de Regeling tarieven Dienst Wegverkeer, onder goedkeuring van de minister, op grond van artikel 151ib, eerste lid, van de Wegenverkeerswet 1994.

Ten opzichte van de artikelen waaraan de artikelen 156ac en 156ad zijn ontleend is toegevoegd dat de aanvrager in het bezit moet zijn met van een rijbewijs met ten minste één van de rijbewijscategorieën C, C1, D, D1, E bij C, E bij C1, E bij D of E bij D1. Daarmee kan worden vastgesteld of de code 95 kan worden gekoppeld aan een geldig rijbewijs voor goederen- of personenvervoer over de weg.

Een kwalificatiekaart bestuurder kan alleen worden aangevraagd als de basiskwalificatie is behaald of de nascholing met goed gevolg is voltooid door iemand die niet in Nederland woont. Die personen kunnen immers in Nederland geen rijbewijs, waarop een code 95 kan worden vermeld, aanvragen.

De wijze van uitreiking van de kwalificatiekaart bestuurder zal, evenals de wijze van aanvragen, door de RDW worden bepaald.

Artikel 156ae

De artikelen 48c en 48d van het Reglement rijbewijzen regelen de geldigheidsduur van de code 95 die op een rijbewijs worden geplaatst. Diezelfde regels gelden ook voor het plaatsen van de code 95 op een kwalificatiekaart bestuurder.

Artikel 156af

Dit artikel is de equivalent van artikel 25b, eerste lid, van het Reglement rijbewijzen. Het artikel betreft de geldigheid van een vervangende kwalificatiekaart bestuurder. Net als bij een rijbewijs geldt een vervangende kwalificatiekaart bestuurder voor de resterende geldigheidsduur van de kwalificatiekaart bestuurder die vervangen wordt. Wanneer een bestuurder inmiddels de nascholing voor een nieuwe periode heeft afgerond, en een verklaring van nascholing in het rijbewijzenregister is geregistreerd, moet een nieuwe kwalificatiekaart bestuurder moeten aangevraagd om de geldigheidsduur van de code 95 dienovereenkomstig te verlengen.

Artikel 156ag

Kwalificatiekaarten bestuurder kunnen door de RDW worden ingenomen als die voor vervanging of vernieuwing bij de RDW worden ingeleverd. De kwalificatiekaarten bestuurder die op deze manier bij de RDW terechtkomen, worden daar vernietigd. Zo blijft het systeem «schoon», doordat wordt voorkomen dat meerdere kwalificatiekaarten bestuurder op naam van één persoon blijven staan. Dit is overgenomen uit de vergelijkbare regel voor rijbewijzen in artikel 123a van het Reglement rijbewijzen.

Artikel II

Dit besluit treedt in werking in twee fasen, met ingang van 1 augustus en 13 september 2021. Zie ook paragraaf 6 van het algemeen deel van deze nota van toelichting.

Transponeringstabel van Richtlijn (EU) 2018/645 van het Europees Parlement en de Raad van 18 april 2018 tot wijziging van Richtlijn 2003/59/EG betreffende de vakbekwaamheid en de opleiding en nascholing van bestuurders van bepaalde voor goederen- en personenvervoer over de weg bestemde voertuigen en Richtlijn 2006/126/EG betreffende het rijbewijs (PbEU 2018, L 112)

Bepaling Richtlijn 2018/645	Bepaling in implementatieregeling of bestaande regelgeving; toelichting als niet geïmplementeerd of uit zijn aard geen implementatie behoeft	Omschrijving beleidsruimte en toelichting op keuzen bij invulling van beleidsruimte	Toelichting op de keuze(n) bij de invulling van beleidsruimte
<i>Artikel 1: Wijziging richtlijn vakbekwaamheid bestuurders</i>			
Artikel 1, eerste lid tweede lid (gewijzigd artikel 1) Artikel 1, tweede lid (gewijzigd artikel 2)	Niet geïmplementeerd, bestaand recht in artikel 151b, onderdeel b, van de Wegenverkeerswet 1994 Niet geïmplementeerd, bestaand recht in artikel 151c, tweede lid, van de Wegenverkeerswet 1994	De lidstaat kan: 1) een vrijstelling verlenen voor bestuurders van voertuigen die actief zijn in plattelands-gebieden voor bevoorraden van de eigen onderneming, die geen vervoersdiensten aanbieden en waarvan de lidstaat van mening is dat het vervoer sporadisch plaatsvindt en geen gevolgen heeft voor verkeersveiligheid; 2) een afstand vastleggen tot hoever een vrijstelling geldt voor bestuurders van voertuigen die door landbouw-, tuinbouw-, bosbouw-, veeteelt- of visserijbedrijven worden gebruikt voor het vervoer van goederen in het kader van hun eigen bedrijvigheid vanaf de basis van de onderneming die het voertuig bezit, huurt of leaset	Van de eerste mogelijkheid is geen gebruik gemaakt, bij de tweede is de afstand gesteld op 50 kilometer, in lijn met de toelichting bij het oorspronkelijke artikel. ¹
Artikel 1, derde lid (gewijzigd artikel 7) Artikel 1, vierde lid (wijziging artikel 9) Artikel 1, vijfde lid (gewijzigd artikel 10, eerste lid)	Geïmplementeerd in de artikelen 156r, 156s en 156ua van het Reglement rijbewijzen Geïmplementeerd in artikel 151b, onderdeel h, van de Wegenverkeerswet 1994 Geïmplementeerd in de artikelen 1, eerste lid, 4b, eerste lid, 4aa, onderdelen m en n, 121, eerste lid, 124a, 126, tweede lid, onderdeel e, 151b, onderdeel i, 151c, derde en vierde lid, 151g, 151h, onderdelen a en d, en 151i tot en met 151j van de Wegenverkeerswet 1994 en de artikelen 1, 44, zesde en zevende lid, 45, achtste tot en met tiende lid, 46, zevende en achtste lid, 47, derde en vierde lid, 48, derde en vierde lid, 48b, onderdeel c, 48c, 118b, 145, onderdelen m, o, v en y, 146, tweede lid, 152, eerste lid, onderdeel e, 155a, 156a, 156b, eerste lid, 156c, eerste lid, onderdelen h en k, opschrift paragraaf 2, 156d, eerste en tweede lid, en 156ab, alsmede de nieuwe paragraaf 12 van hoofdstuk VIIA van het Reglement rijbewijzen. Zie verder wijziging Regeling vakbekwaamheid bestuurders 2012 en Regeling vaststelling modellen rijbewijzen en daarmee verband houdende formulieren Geïmplementeerd in artikel 151c, vierde lid, van de Wegenverkeerswet 1994		
Artikel 1, vijfde lid (gewijzigd artikel 10, tweede en derde lid) Artikel 1, zesde lid (nieuw artikel 10bis) Artikel 1, zevende lid, en bijlage (wijziging bijlagen richtlijn vakbekwaamheid bestuurders)	Geïmplementeerd in artikel 155a, eerste lid, van het Reglement rijbewijzen Geïmplementeerd in de artikelen 156r, 156s en 156ua van het Reglement rijbewijzen. Zie verder wijziging Regeling vakbekwaamheid bestuurders 2012		

Bepaling Richtlijn 2018/645	Bepaling in implementatieregeling of bestaande regelgeving; toelichting als niet geïmplementeerd of uit zijn aard geen implementatie behoeft	Omschrijving beleidsruimte en toelichting op keuzen bij invulling van beleidsruimte	Toelichting op de keuze(n) bij de invulling van beleidsruimte
<i>Artikel 2: Wijziging derde rijbewijsrichtlijn</i>			
Artikel 2, eerste lid (wijziging artikel 4) Artikel 2, tweede lid (wijziging artikel 6)	Geïmplementeerd in artikel 5 van het Reglement rijbewijzen Behoeft geen implementatie	Lidstaten mogen regelen dat door alternatieve brandstoffen aangedreven voertuigen voor het vervoer van goederen met een maximaal toegestane massa van meer dan 3.500 kg, maar hoogstens 4.250 kg, onder bepaalde voorwaarden kunnen worden bestuurd door houders van een rijbewijs B.	Nederland maakt nog geen gebruik van de mogelijkheid, omdat al van de Europese Commissie toestemming is verkregen voor een proef. Nederland is voornemens om gebruik te maken van de mogelijkheid om aan de proef een permanent vervolg te geven.
Artikel 2, derde lid (gewijzigd artikel 15)	Geïmplementeerd in artikel 155 van het Reglement rijbewijzen		
<i>Overige artikelen</i>			
Artikel 3, eerste lid (moment van toepassing)	Geïmplementeerd in artikel 151c, vierde lid, van de Wegenverkeerswet 1994, artikel II van de wijzigingswet en artikel II van dit besluit		
Artikelen 3, tweede lid, 4 en 5	Behoeven geen implementatie		

¹ Kamerstukken II 2006/07, 30 827, nr. 3, p. 15.

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