



Regeling van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, van 22 maart 2020, nr. IENW/BSK-2020/7787, tot wijziging van de Regeling rijonderricht motorrijtuigen 2009 in verband met wijzigingen naar aanleiding van evaluatie en enkele verbeteringen

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,

Gelet op de artikelen 2, vierde lid, vijfde lid en achtste lid, tweede zin, 7, derde lid, en 16, tweede lid, onderdeel b, van de Wet rijonderricht motorrijtuigen 1993 en de artikelen 6b, 8, eerste lid, 9, vierde lid, en 13, tweede lid, van het Besluit rijonderricht motorrijtuigen 2009;

BESLUIT:

ARTIKEL I

De Regeling rijonderricht motorrijtuigen 2009 wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 1 komt te luiden:

Artikel 1

In deze regeling wordt verstaan onder:

besluit: Besluit rijonderricht motorrijtuigen 2009;

certificaat rijinstructeur: certificaat als bedoeld in artikel 7 van de wet;

certificaat scholing: certificaat als bedoeld in artikel 16 van de wet;

minister: Minister van Infrastructuur en Waterstaat;

wet: Wet rijonderricht motorrijtuigen 1993.

B

In artikel 3, eerste zin, wordt 'als bedoeld in artikel 9, vierde lid, van de wet' vervangen door ', bedoeld in artikel 9, vierde lid, van de wet,'.

C

Artikel 4 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het eerste lid komt te luiden:

1. Het examen voor het certificaat rijinstructeur voor de motorrijtuigcategorie B bestaat uit drie fasen. De kandidaat is vrij in de volgorde waarin hij de onderdelen van de fasen 1 en 2, bedoeld in artikel 5, eerste lid, van het besluit, aflegt.

2. In het derde lid komt de laatste zin te luiden:

Overeenkomstig artikel 12a, eerste lid, van de wet, mag de kandidaat die elk onderdeel van fase 1 en fase 2 met een voldoende heeft afgesloten, deelnemen aan de stage, ook wel aangeduid als fase 3.

3. In het zevende lid wordt na 'onderdeel IV' een komma ingevoegd.

4. Het achtste lid komt te luiden:

8. Het examen bestaat, met overeenkomstige toepassing van het eerste lid, tweede zin, en derde lid, voor het certificaat rijinstructeur voor:
 - a. de motorrijtuigcategorieën A, C en D uit fase 1 en fase 3;
 - b. de motorrijtuigcategorieën E bij B, E bij C en E bij D uit fase 1.



5. Het negende lid vervalt.

D

Artikel 4a komt te luiden:

Artikel 4a

1. Artikel 4, eerste tot en met zevende lid, is van overeenkomstige toepassing op het examen voor het certificaat rijinstructeur voor de motorrijtuigcategorie T voor een kandidaat die niet in het bezit is van een geldig certificaat rijinstructeur voor de motorrijtuigcategorie B.
2. Het examen bestaat voor het certificaat rijinstructeur voor de motorrijtuigcategorie T voor een kandidaat die in het bezit is van:
 - a. een geldig certificaat rijinstructeur voor de motorrijtuigcategorie B, maar niet voor de motorrijtuigcategorie E bij C uit fase 1 en fase 3;
 - b. een geldig certificaat rijinstructeur voor de motorrijtuigcategorie B en de motorrijtuigcategorie E bij C uit fase 1.
3. Artikel 4, derde tot en met vijfde lid, is van overeenkomstige toepassing.

E

Artikel 5 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid wordt 'categorie' vervangen door 'motorrijtuigcategorie' en wordt na 'stagebegeleider' ingevoegd ', waaronder één maal met een praktijkexamen of tussentijdse toets voor het besturen van motorrijtuigen van een leerling van de stagebegeleider,'.

2. In het tweede lid wordt 'categorieën' vervangen door 'motorrijtuigcategorieën' en wordt 'categorie' vervangen door 'motorrijtuigcategorie'.

3. Het derde lid komt te luiden:

3. Tijdens de stage wordt de stagiair begeleid door een stagebegeleider. De begeleider is ten minste vijf jaar in het bezit van een certificaat als bedoeld in artikel 13, aanhef en onderdeel b, van de wet van dezelfde motorrijtuigcategorie als waarvoor de kandidaat aan de stage deelneemt en heeft een theoretische bijscholing Stagementor gevolgd. De door de stagiair gegeven praktische rijlessen staan steeds onder direct toezicht van de stagebegeleider.

4. Aan het vierde lid worden twee zinnen toegevoegd, luidende:

De kandidaat kan overeenkomstig de aanwijzingen van het instituut ter invulling van de klokuren die worden meegereden met de stagebegeleider, bedoeld in het eerste lid, meerijden tijdens de rijlessen van een stagebegeleider voordat hij deelneemt aan de stage. De tweede zin geldt niet voor het meerijden met een praktijkexamen of tussentijdse toets.

5. Onder vernummering van het vijfde tot en met negende lid tot zesde tot en met tiende lid wordt een lid ingevoegd, luidende:

5. Als de kandidaat is meegereden met een praktijkexamen of tussentijdse toets voor het besturen van motorrijtuigen van een leerling van de stagebegeleider geeft de examinator van het CBR die het praktijkexamen of de tussentijdse toets heeft beoordeeld daarvan een verklaring af.

6. Het achtste lid (nieuw) wordt als volgt gewijzigd:

a. In de eerste zin wordt 'artikel 13, onderdeel a, van de wet' vervangen door 'artikel 13, aanhef en onderdeel a, van de wet'.

b. Na de eerste zin wordt een zin toegevoegd, luidende:

Bij een resultaat 'onvoldoende' voor de tweede herbeoordeling legt de kandidaat het examen vanaf fase 1 opnieuw af, met dien verstande dat niet alle uren als bedoeld in het eerste en tweede lid opnieuw gevolgd hoeven te worden.



c. In de laatste zin wordt 'rijbewijscategorie' vervangen door 'motorrijtuigcategorie'.

7. Het negende lid (nieuw) wordt als volgt gewijzigd:

a. In de eerste zin wordt 'in het derde lid bedoelde rijnschool' vervangen door 'in het eerste en tweede lid bedoelde stagelessen'.

b. In de derde zin wordt 'zesde lid' vervangen door 'zevende lid' en wordt 'voortaan niet meer bevoegd tot begeleiding van stagiaires' vervangen door 'gedurende één jaar na het tijdstip van de tweede inspectie die heeft geleid tot het oordeel 'onvoldoende' niet bevoegd tot begeleiding van stagiaires'.

8. In het tiende lid (nieuw) wordt 'artikel 13, onderdeel a, van de wet' vervangen door 'artikel 13, aanhef en onderdeel a, van de wet' en wordt 'eerste tot en met achtste lid' vervangen door 'eerste tot en met negende lid'.

F

Artikel 5a wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid wordt 'categorie' vervangen door 'motorrijtuigcategorie' en wordt 'stagementor' vervangen door 'stagebegeleider'.

2. Het tweede lid komt te luiden:

2. De begeleider is ten minste drie jaar in het bezit van een certificaat als bedoeld in artikel 13, aanhef en onderdeel b, van de wet voor de motorrijtuigcategorie T en heeft een theoretische bijscholing Stagementor gevolgd.

3. In het derde lid wordt 'Artikel 5, vierde tot en met negende lid' vervangen door 'Artikel 5, vierde en zesde tot en met tiende lid'.

G

In artikel 6 vervalt 'gecertificeerde', wordt 'tenminste' vervangen door 'ten minste' en wordt 'Na afloop van de bijscholing meldt hij uiterlijk twee weken na het aflopen daarvan' vervangen door 'Uiterlijk twee weken na afloop van de bijscholing meldt hij'.

H

Na artikel 6 wordt een artikel ingevoegd, luidende:

Artikel 6a

1. Een theoretische bijscholing kan uit één of meer dagdelen bestaan.
2. Elke theoretische bijscholing is uniek van inhoud.
3. Er wordt ten minste één theoretische bijscholing gevolgd over de voor het geven van rijonderricht relevante wet- en regelgeving.

I

Artikel 7 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het eerste lid, onderdeel a, komt te luiden:

a. de doelstelling van de theoretische bijscholing;.

2. Onder vernummering van het derde lid tot vierde lid wordt een lid ingevoegd, luidende:

3. De cursus wordt uitgevoerd conform de bij de aanvraag gevoegde documenten en de door het instituut gestelde eisen.

3. Er wordt een lid toegevoegd, luidende:



5. Het instituut kan de certificering van de theoretische bijscholing schorsen of intrekken indien niet wordt voldaan aan het derde lid.

J

Artikel 8 wordt als volgt gewijzigd:

1. Onder vernummering van het tweede tot en met vierde lid tot derde tot en met vijfde lid wordt een lid ingevoegd, luidende:

2. Tijdens de praktijkbegeleiding geeft degene die de bijscholing volgt een volledige praktische rijles aan een leerling die wordt opgeleid voor het praktijkexamen in de motorrijtuigcategorie die overeenkomt met de motorrijtuigcategorie voor het geven van rijonderricht waarvoor de bijscholing wordt gevolgd, tenzij degene die de bijscholing volgt werkzaam is binnen een dienstverband bij het CBR of het instituut.

2. In het vijfde lid (nieuw) wordt na 'verlengingen' ingevoegd ', bedoeld in het derde lid, alsmede de verlengingen, bedoeld in artikel 13, onderdeel b, derde en vierde zin, van de wet'.

K

Na artikel 8 worden twee artikelen ingevoegd, luidende:

Artikel 8a

1. Degene die bijlessen geeft als bedoeld in artikel 10a van het besluit, meldt de cursusnaam, de locatie, de datum en de cursisten die zich hebben opgegeven ten minste twee weken voor de aanvang daarvan aan bij het instituut.
2. Een geheel van bijlessen bevat in ieder geval een individueel intakegesprek en een evaluatief eindgesprek. Van die gesprekken wordt door degene die de bijles geeft een verslag gemaakt, dat de inbreng bevat van degene die de bijles geeft en degene die de bijles volgt. Het verslag wordt ondertekend door degene die de bijles geeft en degene die de bijles volgt.
3. Uiterlijk twee weken na afloop van de bijlessen meldt degene die de bijles geeft de namen van degenen die de bijles hebben gevolgd en stuurt het verslag, bedoeld in het tweede lid, aan het instituut.
4. Het instituut houdt de gegevens, bedoeld in het derde lid, bij in het register.

Artikel 8b

1. Het instituut toetst de aanvragen voor certificering van bijlessen aan de volgende criteria:
 - a. de doelstelling van de bijles;
 - b. het lesplan;
 - c. de leerstof of het lesmateriaal;
 - d. bewijzen van professionaliteit van docenten;
 - e. informatie met betrekking tot het voldoen aan bedrijfsmatige criteria.Het instituut stelt een formulier op voor de aanvraag.
2. Het lesplan, bedoeld in het eerste lid, onderdeel b, wordt afgestemd op de behoefte van cursisten en bestaat ten minste uit:
 - a. een individueel intakegesprek als bedoeld in artikel 8a, tweede lid, eerste zin;
 - b. het door degene die de bijles volgt verzorgen van twee praktijklessen aan een leerling die wordt opgeleid voor het praktijkexamen in de motorrijtuigcategorie die overeenkomt met de motorrijtuigcategorie voor het geven van rijonderricht waarvoor de bijles wordt gevolgd;
 - c. een evaluatief eindgesprek als bedoeld in artikel 8a, tweede lid, eerste zin, na de laatste gegeven praktijkles.
3. De aanvraag om te worden gecertificeerd gaat vergezeld van alle gegevens en bescheiden met betrekking tot de in het eerste en tweede lid genoemde criteria die voor de beslissing op de aanvraag nodig zijn, overeenkomstig het in het eerste lid genoemde formulier.
4. De cursus wordt uitgevoerd conform de bij de aanvraag gevoegde documenten en de door het instituut gestelde eisen.



5. Het toezicht door het instituut wordt steekproefsgewijs verricht.
6. Het instituut kan de certificering van de bijles schorsen of intrekken indien niet wordt voldaan aan het vierde lid.

L

Artikel 9 wordt als volgt gewijzigd:

1. Voor de tekst wordt de aanduiding '1.' geplaatst.
2. Er wordt een lid toegevoegd, luidende:
 2. Fase 3 uit het examen in het kader van het herintrederstraject als bedoeld in artikel 13, eerste lid, onderdeel a, onder 3°, van het besluit bestaat uit het geven van volledige praktische rijlessen aan een leerling die wordt opgeleid voor het praktijkexamen in dezelfde motorrijtuigcategorie als waarvoor de herintreder aan de stage deelneemt voor de duur van:
 - a. minimaal twintig klokuren voor de motorrijtuigcategorie B;
 - b. minimaal tien klokuren voor de motorrijtuigcategorie A.Artikel 5, eerste lid, tweede zin, tweede lid, tweede zin, derde, vierde en zesde tot en met negende lid, is van overeenkomstige toepassing.

M

Artikel 9a wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid wordt 'het certificaat, bedoeld in artikel 2, eerste lid, onderdeel g, van het besluit' vervangen door 'het certificaat rijinstructeur voor de motorrijtuigcategorie T'.
2. Het tweede lid komt te luiden:
 2. Fase 3 uit het examen in het kader van het herintrederstraject als bedoeld in artikel 13, eerste lid, onderdeel a, onder 3°, van het besluit bestaat voor de motorrijtuigcategorie T uit het geven van minimaal acht klokuren volledige praktische rijlessen op een oefenterrein aan een leerling die wordt opgeleid voor het praktijkexamen in de motorrijtuigcategorie T en minimaal vijf klokuren praktische rijlessen op de openbare weg aan de stagebegeleider als pseudoleerling. De stage wordt uitgevoerd overeenkomstig de aanwijzingen van het instituut. Artikel 5, vierde, zesde en zevende lid, achtste lid, derde zin, en negende lid, en artikel 5a, tweede lid, zijn van overeenkomstige toepassing.

N

In de artikelen 10 en 11 wordt 'artikel 2, vierde lid, van de wet' vervangen door 'artikel 2, vijfde lid, van de wet'.

O

In artikel 12a wordt 'Het exameninstituut, bedoeld in artikel 2,' vervangen door 'Het instituut'.

P

Hoofdstuk 9 vervalt.

Q

Na artikel 16 worden twee artikelen ingevoegd, luidende:

Artikel 16a

1. Voor het afdrukken van de pasfoto en handtekening op het certificaat rijinstructeur worden de pasfoto en handtekening uit het rijbewijsregister gebruikt.
2. Indien de pasfoto en de handtekening uit het rijbewijsregister niet gebruikt kunnen worden of indien het rijbewijsregister niet kan worden geraadpleegd, wordt van de rijinstructeur voorafgaand aan het examen een pasfoto gemaakt en plaatst hij een handtekening op een daarvoor bestemd formulier.



Artikel 16b

Indien een duplicaat wordt afgegeven van een certificaat rijinstructeur wordt daarop een duplicaatcode vermeld.

R

In artikel 17 wordt 'bijlage 2' vervangen door 'bijlage 3'.

S

Artikel 25 komt te luiden:

Artikel 25

1. In afwijking van artikel 5, derde lid, tweede zin, en artikel 5a, tweede lid, blijven degenen die stagebegeleiders waren voor de inwerkingtreding van de Wet van 19 december 2018 tot wijziging van de Wet rijonderricht motorrijtuigen 1993 (wijzigingen naar aanleiding van evaluatie, nascholing beroepschauffeurs, bestuursrechtelijke handhaving en enkele verbeteringen) (Stb. 2019, 6) aangewezen als stagebegeleider.
2. Met ingang van 1 oktober 2022 wordt in artikel 5a, tweede lid, 'ten minste drie jaar' vervangen door 'ten minste vijf jaar'.

T

De artikelen 26 tot en met 28 vervallen.

U

Bijlage 1 wordt als volgt gewijzigd:

1. Onderdeel I wordt als volgt gewijzigd:

a. In het opschrift wordt 'de artikelen 4, vierde lid, en 4a' vervangen door 'de artikelen 4, vierde lid, 4a, eerste lid, 9 en 9a'.

b. Het opschrift van onderdeel A komt te luiden:

Competentie: kennis en inzicht.

c. In onderdeel A vervallen onderdeel 1 alsmede de aanduiding '2.' voor onderdeel 2.

d. In onderdeel A, onder b, wordt '(veiligheid, doorstroming en milieu)' vervangen door '(veiligheid, doorstroming, bereikbaarheid en milieu) en de van toepassing zijnde rijprocedure'.

e. Onderdeel B vervalt.

2. Onderdeel II wordt als volgt gewijzigd:

a. In het opschrift wordt 'de artikelen 4, vijfde lid, en 4a' vervangen door 'de artikelen 4, vijfde lid, 4a, 9 en 9a'.

b. Voor 'Competentie' wordt de aanduiding 'B.' geplaatst.

c. Voor onderdeel B (nieuw) wordt een onderdeel ingevoegd, luidende:

A. Competentie: verantwoord rijden als eerste bestuurder

De kandidaat laat in reële verkeerssituaties zien dat hij als eerste bestuurder van een personenauto veilig, vlot en milieubewust kan autorijden, doordat hij:

- a. vooraf de noodzakelijke voorbereidings- en controlehandelingen kan uitvoeren;
- b. in zijn keuze en planning van de verkeersdeelname rekening houdt met zowel persoonlijke risicovolle kenmerken en omstandigheden als externe risicovolle factoren en omstandigheden;
- c. op een soepele wijze met de bedieningsorganen van de personenauto omgaat;
- d. onder alle omstandigheden het voertuig beheerst, zijn rijtaak voortdurend afstemt op de eigen



- gedragsmogelijkheden en tevens afstemt op externe risico's; en
- e. zorgt dat het gekozen rijgedrag voortdurend in overeenstemming is met de voorschriften van de verkeerswetgeving en de Rijprocedure B respectievelijk Rijprocedure T en hij de handelingen op een correcte en verantwoorde wijze uitvoert conform de inhoud van de Rijprocedure B respectievelijk Rijprocedure T. Dit betekent dat hij op een aangepaste, sociale en verkeersinzichtelijke wijze en met een zodanige besluitvaardigheid aan het verkeer deelneemt, zodat hij zoveel mogelijk bijdraagt aan de verkeersveiligheid en de verkeersdoorstroming en het milieu zoveel mogelijk ontziet.

d. In onderdeel B (nieuw) wordt 'na afloop van' vervangen door 'tijdens'.

3. In het opschrift van onderdeel III wordt 'de artikelen 4, zesde lid, en 4a, eerste lid' vervangen door 'de artikelen 4, zesde lid, 4a, eerste lid, 9 en 9a, eerste lid'.

4. In het opschrift van onderdeel IV wordt 'de artikelen 4, zevende lid, en 4a, eerste lid' vervangen door 'de artikelen 4, zevende lid, 4a, eerste lid, 9 en 9a, eerste lid'.

5. Onderdeel V wordt als volgt gewijzigd:

a. In het opschrift wordt 'de artikelen 5, vijfde lid, en 5a, tweede lid' vervangen door 'de artikelen 5, zesde lid, 5a, tweede lid, 9, tweede lid, en 9a, tweede lid'.

b. Onder verlettering van de onderdelen A tot en met C tot B tot en met D wordt een onderdeel ingevoegd, luidende:

A. Competentie: voertuigbeheersing als tweede bestuurder

De kandidaat laat zien dat hij als tweede bestuurder van een lesauto beschikt over voertuigbeheersing, doordat hij:

1. voorbereidingen treft om tijdig en adequaat verkeerssituaties te kunnen waarnemen en in te kunnen grijpen vanaf de bijrijdersstoel. Hiervoor is het belangrijk dat hij:
 - a. vooraf de stand van de extra spiegels controleert; en
 - b. vooraf de werking van de dubbele bediening controleert.
2. vanaf de bijrijdersstoel tijdens het rijden verkeerssituaties goed kan overzien en tijdig in kan grijpen zonder de beheersing over het lesvoertuig te verliezen. Hiervoor is het belangrijk dat hij:
 - a. de extra spiegels tijdens het rijden op een juiste wijze gebruikt;
 - b. tijdig en adequaat gebruik kan maken van de dubbele bediening; en
 - c. tijdig en adequaat een sturingreep kan maken.

6. Onderdeel VI wordt als volgt gewijzigd:

a. In het opschrift wordt 'de artikelen 5, zesde lid, en 5a, tweede lid' vervangen door 'de artikelen 5, zevende lid, 5a, tweede lid, 9, tweede lid, en 9a, tweede lid'.

b. In onderdeel 1 vervalt de laatste zin.

c. De onderdelen 2 en 3 komen te luiden:

2. De beoordeling vindt plaats door een examiner door beoordeling van één door de stagiair aan een leerling die wordt opgeleid voor het praktijkexamen in de betrokken motorrijtuigcategorie zelf gegeven rijles. Het onderwerp of de onderwerpen van de rijles worden gekozen door de examiner, gebaseerd op de vorderingen van de leerling.
3. De stagiair verleent medewerking aan de beoordeling en geeft het instituut voldoende gelegenheid binnen de geldende termijnen een beoordeling te geven. De examiner rijdt mee in het motorvoertuig waarin de kandidaat rijles geeft aan een leerling, behalve bij de te beoordelen les voor motorrijtuigcategorie A. Bij de beoordeling voor de motorrijtuigcategorie A rijdt de examiner achter de leerling of leerlingen en, indien van toepassing, de kandidaat op de motorfiets dan wel achter de leerling of leerlingen op de motorfiets in het volgvooertuig waarvan de kandidaat de bestuurder is.

d. De onderdelen 4 en 5 vervallen.

V

Bijlage 2 wordt vervangen door bijlage I, behorend bij deze regeling.



W

Bijlage II, behorend bij deze regeling, wordt toegevoegd.

ARTIKEL II

De Regeling van de Minister van Verkeer en Waterstaat van 10 juni 1999 tot wijziging van de Regeling rijonderricht motorrijtuigen (Stcrt. 1999, 115) wordt ingetrokken.

ARTIKEL III

1. Deze regeling, met uitzondering van artikel I, onderdelen Q en V, treedt in werking met ingang van 1 april 2020.
2. Artikel I, onderdelen Q en V, treedt in werking met ingang van 1 juli 2020.

Deze regeling zal met de toelichting in de Staatscourant worden geplaatst.

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



BIJLAGE I, BEHOREND BIJ ARTIKEL I, ONDERDEEL V, VAN DE REGELING VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT TOT WIJZIGING VAN DE REGELING RIJONDERRICHT MOTORRIJTUIGEN 2009 IN VERBAND MET WIJZIGINGEN NAAR AANLEIDING VAN EVALUATIE EN ENKELE VERBETERINGEN

Bijlage 2. Modellen van certificaten als bedoeld in artikel 16 van de Regeling rijonderricht motorrijtuigen 2009

Model 1A. Certificaat voor het geven van rijonderricht anders dan tijdens de stage

Wet Rijonderricht Motorrijtuigen 1993
Bevoegdheidspas

Voorletters en achternaam
1234567890
1234567890

Geboortedatum en plaats
1234567890
1234567890

Categorie
1234567890

Pasnummer
123456 / 0

Geldig tot
1234567890

Handtekening

pasfoto

SPECIMEN

 Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Certificaat voor het geven van rijonderricht als bedoeld
in artikel 7 van de Wet rijonderricht motorrijtuigen 1993.
Alleen geldig in combinatie met een geldig rijbewijs.

22216
93119-2020-01



ibki

© Eigendom IBKI
De vinder wordt verzocht deze pas in een ongefrankeerde envelop
te zenden aan: IBKI, Antwoordnummer 2427, 3430 VB Nieuwegein.

SPECIMEN



Model 1B. Certificaat voor het geven van rijonderricht tijdens de stage

Wet Rijonderricht Motorrijtuigen 1993
Stagepas

Voorletters en achternaam
1234567890
1234567890

Geboortedatum en plaats
1234567890
1234567890

Categorie
1234567890

Pasnummer
123456 / 0

Geldig tot
1234567890

Handtekening

pasfoto

SPECIMEN

 Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Certificaat voor het geven van rijonderricht als bedoeld
in artikel 7 van de Wet rijonderricht motorrijtuigen 1993.
Alleen geldig in combinatie met een geldig rijbewijs.

1920175
02119-2020-01



ibki © Eigendom IBKI
De vinder wordt verzocht deze pas in een ongefrankeerde envelop
te zenden aan: IBKI, Antwoordnummer 2427, 3430 VB Nieuwegein.

SPECIMEN



BIJLAGE II, BEHOOREND BIJ ARTIKEL I, ONDERDEEL W, VAN DE REGELING VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT TOT WIJZIGING VAN DE REGELING RIJONDERRICHT MOTORRIJTUIGEN 2009 IN VERBAND MET WIJZIGINGEN NAAR AANLEIDING VAN EVALUATIE EN ENKELE VERBETERINGEN

Bijlage 3. Modellen van certificaten als bedoeld in artikel 17 van de Regeling rijonderricht motorrijtuigen 2009

Model 2A. Certificaat voor het geven van scholing educatieve maatregel ten behoeve van de Educatieve Maatregel Alcohol en verkeer

ibki EXAMINERING EN CERTIFICERING VOOR DE MOBILITEITSBRANCHE

Certificaat
Educatieve Maatregel Alcohol en Verkeer
WET RIJONDERRICHT MOTORRIJTUIGEN 1993

Naam : [REDACTED]
Geboortedatum : [REDACTED]
Geboorteplaats : [REDACTED]
Pasnummer : [REDACTED]
Afgegeven op : [REDACTED]

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Handtekening

Dit certificaat is geldig voor het geven van scholing in het kader van de Educatieve Maatregel Alcohol en Verkeer.
Certificaat voor het geven van scholing educatieve maatregel als bedoeld in artikel 16 van de Wet rijonderricht motorrijtuigen 1993.



Model 2B. Certificaat voor het geven van scholing educatieve maatregel ten behoeve van de Lichte Educatieve Maatregel Alcohol en verkeer

ibki EXAMINERING EN
CERTIFICERING VOOR DE
MOBILITEITSBRANCHE

Certificaat
Lichte Educatieve Maatregel Alcohol en Verkeer
WET RIJONDERRICHT MOTORRIJTUIGEN 1993

Naam : _____
Geboortedatum : _____ 1972
Geboorteplaats : _____
Pasnummer : _____
Afgegeven op : _____

**Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat**

Handtekening

Dit certificaat is geldig voor het geven van scholing in het kader van de Lichte Educatieve Maatregel Alcohol en Verkeer.
Certificaat voor het geven van scholing educatieve maatregel als bedoeld in artikel 16 van de Wet rijonderricht motorrijtuigen 1993.



Model 2C. Certificaat voor het geven van scholing educatieve maatregel ten behoeve van de Educatieve Maatregel Gedrag en Verkeer

ibki EXAMINERING EN
CERTIFICERING VOOR DE
MOBILITEITSBRANCHE

Certificaat
Educatieve Maatregel Gedrag en Verkeer
WET RIJONDERRICHT MOTORRIJTUIGEN 1993

Naam : _____
Geboortedatum : _____
Geboorteplaats : _____
Pasnummer : _____
Afgegeven op : _____

**Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat**

Handtekening

Dit certificaat is geldig voor het geven van scholing in het kader van de Educatieve Maatregel Gedrag en Verkeer.
Certificaat voor het geven van scholing educatieve maatregel als bedoeld in artikel 16 van de Wet rijonderricht motorrijtuigen 1993.



TOELICHTING

Algemeen deel

1. Inleiding

In de praktijk is gebleken dat in de Regeling rijonderricht motorrijtuigen 2009 enkele onvolkomenheden zaten. Deze regeling heeft die onvolkomenheden weggenomen. Daarnaast is de Regeling rijonderricht motorrijtuigen 2009 in lijn gebracht met de Wet tot wijziging van de Wet rijonderricht motorrijtuigen 1993 (wijzigingen naar aanleiding van evaluatie, nascholing beroepschauffeurs, bestuursrechtelijke handhaving en enkele verbeteringen) (Stb. 2019, 6) (hierna: de wijzigingswet) en het mede uit de wijzigingswet voortvloeiende Besluit van 29 januari 2020 tot wijziging van het Besluit rijonderricht motorrijtuigen 2009 in verband met wijzigingen ten aanzien van de vooropleiding, de bijscholing en het herintrederstraject en enige andere wijzigingen (Stb. 2020, 37) (hierna: het wijzigingsbesluit).

2. Inhoud van deze regeling

Een groot deel van de wijzigingen in de onderhavige regeling is van redactionele of technische aard. Er zijn ook inhoudelijke wijzigingen doorgevoerd, die al dan niet voortvloeien uit de wijzigingswet of het wijzigingsbesluit. Die zijn hieronder toegelicht.

2.1 Stage

In het kader van het examen rijinstructeur moet een kandidaat rijinstructeur in fase 3 een stage doorlopen. Dat doet de kandidaat bij een rijinstructeur die is aangewezen als stagebegeleider, in de praktijk ook wel stagementor genoemd. Dat de stagiair aan de voorwaarden voor (het afronden van) de stage heeft voldaan moet blijken uit de door de stagiair opgegeven planning aan IBKI en de handtekeningenformulieren uit het stageportfolio.

Voor de correcte uitvoering van de stage is een belangrijke rol weggelegd voor de stagebegeleider. De verrichtingen van de stagiair staan steeds onder direct toezicht van de stagebegeleider. Hij of zij ondertekent mede het handtekeningenformulier als bewijs voor de stageverrichting.

IBKI heeft signalen ontvangen dat de stage niet altijd overeenkomstig de voorschriften wordt uitgevoerd. De signalen zijn als volgt:

1. In de praktijk wordt de wettelijke verdeling van de passieve en actieve stage-uren niet altijd nageleefd. Met name het aantal daadwerkelijk doorlopen actieve stage-uren zou lager zijn dan de wettelijk verplichte 35 uur.
2. De stagiair bereidt zich tijdens de stageperiode enkel voor op het lesonderwerp dat tijdens de stagebeoordeling¹ als lesonderwerp zal dienen. Uitgangspunt is dat de stagiair alle voorkomende lessen voor de opleiding naar het rijbewijs kan geven. De stagebegeleider zou erop moeten toezien dat dit daadwerkelijk gebeurt. In de praktijk gebeurt dit volgens signalen niet altijd.

De signalen hebben aanleiding gegeven om de stage tegen het licht te houden. De stage is en blijft een waardevol onderdeel van het examen rijinstructeur en kan voor de beoordeling van de kennis en vaardigheden van kandidaten niet worden gemist. De stage zal dus op een andere manier ingericht moeten worden. Daarvoor zijn al enkele maatregelen genomen op het niveau van de uitvoering, doordat IBKI het toezicht risicogestuurd heeft gemaakt en het toezicht en de handhaving heeft geïntensiveerd.

Mede naar aanleiding van de signalen zijn met betrekking tot de stage drie zaken gewijzigd. Ten eerste gelden voor het worden van stagebegeleider andere (strengere) eisen. Daarnaast is de invulling van de passieve stage aangepast. Tevens worden het lesonderwerp of de lesonderwerpen tijdens de stagebeoordeling voortaan door de examinator van IBKI bepaald.

2.1.1 Stagebegeleiders

Iedere rijinstructeur die minimaal drie jaar in het bezit is van het certificaat voor de motorrijtuigcategorie waarin de stagiair zijn stage moet doorlopen kan als stagebegeleider optreden. Er werden geen nadere eisen aan de stagebegeleider gesteld. Omdat er inmiddels voldoende stagebegeleiders zijn, is het voor de capaciteit geen probleem om de eisen aan te scherpen.

¹ Een stageles die onder begeleiding van een examinator van IBKI plaatsvindt.



Gezien de signalen en de door branchepartijen uitgesproken wensen is ervoor gekozen een extra eis toe te voegen om de kwaliteit van de stagebegeleiding te verhogen. Iedere stagebegeleider moet nu ook de theoretische bijscholing Stagementor hebben gevolgd. Die theoretische bijscholing kan iedere rijinstructeur doen en wordt ook door veel instructeurs gedaan. De theoretische bijscholing kan worden opgevoerd ter voldoening aan de verplicht vijfjaarlijkse bijscholing. Over het algemeen is hierdoor de verwachting dat de kwaliteit van de stagebegeleiders verbetert, ondanks het feit dat de huidige theoretische bijscholing Stagementor niet met een toets wordt afgesloten en de vergaarde kennis en vaardigheden dus niet kunnen worden 'gecontroleerd'.

Naast deze extra eis is de ervaringseis nader bekeken. Op advies van IBKI en de branchepartijen is bepaald dat een rijinstructeur vijf in plaats van drie jaar ervaring moet hebben voordat deze als stagebegeleider kan optreden. Over het algemeen is de verwachting dat een stagebegeleider met een ruimere ervaring een stagiair beter kan begeleiden en met meer autoriteit spreekt en handelt dan een stagebegeleider die zelf nog niet zo lang rijinstructeur is. Ook in het kader van begeleid rijden moet een begeleider vijf jaar in het bezit zijn van een rijbewijs.

2.1.2 Passieve stage

De stage voor de motorrijtuigcategorie B bestaat uit vijf uur passieve stage en 35 uur actieve stage. Er was bepaald dat de fasen 1 en 2 afgerond moesten zijn voordat aan de (passieve) stage begonnen kon worden. Die scheiding bestaat nog steeds. Echter, met een toevoeging aan de Regeling rijonderricht motorrijtuigen 2009 is het mogelijk gemaakt om in het stageportfolio bewijzen op te nemen dat al eerder rijlessen zijn bijgewoond in het kader van het examen rijinstructeur. Immers, het kan zijn dat een kandidaat al eerder met een rijinstructeur meerijdt om mee te kijken en daarvan te leren. Dat is vooral relevant als de fasen 1 en 2 al bijna volledig zijn afgerond. De kandidaat bereidt zich dan al voor op de stage. Idealiter sluit een dergelijke vervroegde passieve stage dan ook aan op inmiddels verworven en geëxamineerde didactische kennis. Er is geen reden om als al eerder is meegereden toch ook nog vijf passieve stage-uren te eisen: inhoudelijk is er geen verschil tussen het meerijden in de verschillende fasen. Ook hoeft een kandidaat voor het meerijden geen stagepas² te hebben, aangezien het meerijden geen rijonderricht geven betreft.

IBKI stelt regels op voor het kunnen meenemen van uren passieve stage die tijdens de fasen 1 en 2 plaatsvinden, om te zorgen dat ze onder gelijke omstandigheden plaatsvinden. Zo zullen die stage-uren bij een stagebegeleider moeten plaatsvinden en zullen er waarborgen moeten zijn (door het aanleveren van documenten) om te kunnen nagaan of die stage-uren werkelijk zijn doorlopen.

Daarnaast is een eis toegevoegd aan de passieve stage. In de vijf uren passieve stage moet één keer een praktijkexamen of tussentijdse toets van een leerling bij het CBR worden bijgewoond. Dat wordt gezien als een zinvolle invulling van de passieve stage, aangezien iedere kandidaat dan verplicht één keer bij een examen aanwezig is geweest. Een tussentijdse toets verloopt hetzelfde als een praktijkexamen en kan daarom eveneens worden bijgewoond. Door de tussentijdse toets gelijk te stellen aan het praktijkexamen voor deze eis heeft de stagiair meer mogelijkheden om aan de voorwaarde te voldoen. Het bijwonen van een praktijkexamen of tussentijdse toets is voor het CBR niet bezwaarlijk, als de kandidaat rijinstructeur een stagepas heeft. Omdat het hebben van de stagepas wel wenselijk is, kan in tegenstelling tot het voorgaande het praktijkexamen of de tussentijdse toets niet worden bijgewoond voordat de fasen 1 en 2 zijn afgerond. Het niet hebben van een volledig certificaat rijinstructeur staat het bijwonen van een examen niet in de weg. Wanneer een kandidaat een praktijkexamen of tussentijdse toets heeft bijgewoond, geeft de examiner hiervan een verklaring af door een handtekening op een daarvoor bestemd formulier. Dat levert de stagiair uiteindelijk in bij IBKI als onderdeel van het stageportfolio. Ten behoeve van een eventuele controle door IBKI houdt het CBR bij welke verklaringen zijn afgegeven.

2.1.3 Lesonderwerpen

Na inwerkingtreding van de onderhavige regeling bepaalt de examiner van IBKI welk lesonderwerp of welke lesonderwerpen zullen worden behandeld tijdens de stagebeoordeling die de stagiair doet. Deze wijziging is zeer belangrijk voor verhogen van het rendement van de stage en het tegengaan van stagefraude. De stagiair kan hierdoor niet meer volstaan met zich enkel op één of enkele lesonderwerpen te richten. De stagiair zal dus tijdens de stageperiode meerdere lesonderwerpen moeten geven om die zich eigen te maken, zoals de bedoeling is van de stage. Daarmee wordt de stagiair beter voorbereid op de stagebeoordeling en uiteindelijk zijn of haar toekomstige werkzaamheden als rijinstructeur.

² De stagepas is een certificaat rijinstructeur dat wordt afgegeven na het afronden van de examens uit de fasen 1 en 2, op grond van artikel 9, eerste lid, aanhef en onderdeel a, van de Wet rijonderricht motorrijtuigen 1993. De pas is nodig om aan de stage te kunnen deelnemen.



Overigens zal altijd rekening worden gehouden met de leerling waaraan de stagiair rijonderricht geeft tijdens de stagebeoordeling. De examiner zal kijken naar de vorderingenkaart van de leerling om te bepalen welke lessen het beste kunnen worden gedaan in het kader van de stagebeoordeling.

De steekproefcontroles door IBKI hoeven niet uitgebreid of verhoogd te worden en de maatregel werkt niet kostenverhogend. De examiner de onderwerpen laten kiezen is daarmee een effectieve maatregel om de stage te verbeteren.

2.2 Bijscholing

Rond de bijscholing zijn drie wijzigingen doorgevoerd. Er zijn extra regels opgenomen over de theoretische bijscholing en over de praktijkbegeleiding. Daarnaast is ter uitvoering van het amendement Laçin c.s.³ het educatieve traject, dat in artikel 10a van het Besluit rijonderricht motorrijtuigen 2009 is opgenomen, verder uitgewerkt.

2.2.1 Theoretische bijscholing

Ten aanzien van de theoretische bijscholing zijn met de onderhavige regeling nadere regels gesteld.

Ten eerste is bepaald dat een theoretische bijscholing kan bestaan uit cursussen van meer dagdelen. Dat was voorheen formeel niet mogelijk, aangezien daar niet expliciet in was voorzien. Het is echter wenselijk om een cursus in het kader van de theoretische bijscholing over meerdere dagdelen te kunnen verspreiden. Daardoor kan meer lesstof worden behandeld binnen één samenhangende cursus en hoeft de lesstof niet opgeknipt te worden in meerdere afzonderlijke cursussen.

Ten tweede is bepaald dat elke theoretische bijscholing een unieke inhoud moet hebben. Deze eis is overgeheveld van het Besluit rijonderricht motorrijtuigen 2009 naar de Regeling rijonderricht motorrijtuigen 2009 en is dus niet nieuw. De eis houdt in dat niet meerdere keren dezelfde theoretische bijscholing gevolgd mag worden om te voldoen aan de eis van het volgen van zes dagdelen theoretische bijscholing. De reden daarvoor is dat bij het volgen van dezelfde theoretische bijscholingen het rendement van de bijscholing bij de desbetreffende instructeur vermindert. Die leert immers geen nieuwe dingen.

Een derde regel over de theoretische bijscholing is gesteld naar aanleiding van de motie Van Aalst c.s.⁴ Die verzocht de regering om samen met de sector tot verplichte onderdelen van de theoretische bijscholing te komen. Na overleg met de sector is daarop besloten om verplicht te stellen dat elke rijinstructeur in het kader van de bijscholing ten minste één theoretische bijscholing volgt die aandacht besteedt aan wet- en regelgeving. Daarmee wordt gewaarborgd dat iedere instructeur in ieder geval theoretische bijscholing volgt over de wet- en regelgeving, zoals het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990. Bijkomend voordeel kan zijn dat de gevolgde theoretische bijscholing automatisch gevarieerd wordt over verschillende onderwerpen. Als één onderdeel verplicht is, is de kans groter dat andere theoretische bijscholingen een andere inhoud zullen hebben. Bijscholing over de relevante wet- en regelgeving wordt belangrijk geacht. De variatie in het aanbod van theoretische bijscholingen daarover is weliswaar klein, maar dat is niet bezwaarlijk. Het doel dat iedere rijinstructeur wordt bijgeschoold op dat punt, wordt behaald.

2.2.2 Praktijkbegeleiding

Tijdens de praktijkbegeleiding moet de rijinstructeur aantonen dat hij bekwaam handelt in authentieke rijlessituaties. Dit betekent dat de rijinstructeur moet laten zien dat hij in voldoende mate beschikt over competenties die zijn gericht op het bijbrengen en verbeteren van de vaardigheden en het verkeersgedrag van de leerling die wordt opgeleid voor het praktijkexamen bij het CBR. De belangrijkste competenties die daarbij worden getoetst zijn:

- Het feitelijke begingedrag van de leerling kunnen vaststellen;
- Op grond van het feitelijke begingedrag van de leerling een realistische lesdoelstelling kunnen bepalen en formuleren en de leerling hiervoor kunnen motiveren;
- Uitleg kunnen geven die aansluit bij het (beheersings)niveau van de leerling en die overeenkomt met de geldende verkeersregels en de relevante rijprocedure;
- Op de juiste wijze kunnen demonstreren van een (deel)handeling of rijtaak;
- De leerling in voldoende mate kunnen laten trainen in voor de leerling geschikte verkeers- of oefensituaties;
- De feitelijk gemaakte vorderingen van de leerling kunnen vaststellen;

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

⁴ Kamerstukken II 2018/19, 34 182, nr. 24.



- Op een juiste wijze kunnen geven van feedback waardoor de leerling weet wat zijn feitelijke beheersingsniveau is, welke vorderingen zijn gemaakt en wat de verbeterpunten zijn;
- Op de juiste wijze kunnen ondersteunen en begeleiden van de leerling waarbij de rijinstructeur de juiste keuzes maakt in de toepassing van de verschillende didactische werkvormen;
- Het kunnen bepalen en registreren van het behaalde leerresultaat;
- Het samen met de leerling kunnen evalueren van het behaalde leerresultaat en bepalen of de geformuleerde lesdoelstelling is behaald;
- Het scheppen van een prettig leerklimaat;
- Het borgen van de (verkeers)veiligheid.

De competenties die tijdens de praktijkbegeleiding worden getoetst zijn dezelfde als die worden getoetst tijdens de stagebeoordeling uit het initiële examen voor het behalen van het certificaat rijinstructeur. Die gelijkstelling is een bewuste keuze; door middel van de praktijkbegeleiding kan het exameninstituut nagaan of de vakbekwaamheid nog op peil is, hetgeen uiteindelijk het doel is van de verplichte bijscholing.

Een veel gehoorde klacht over de praktijkbegeleiding was dat het leek op een 'toneelstukje', onder meer omdat de leerling van de instructeur die tijdens de praktijkbegeleiding werd beoordeeld vaak een collega-rijinstructeur was. De leerling kon dus al rijden en de rijinstructeur die beoordeeld werd had het relatief makkelijk ten aanzien van de begeleiding waarop hij werd beoordeeld. Ook als de leerling geen collega was of anderszins al in het bezit van een rijbewijs, was de praktijkbegeleiding wat kunstmatig. De praktijkbegeleiding kon namelijk eenvoudig worden voorbereid en was voorspelbaar, doordat die ook met de leerling kon worden geoefend. In die gevallen was er dus geen sprake van authentieke lessituaties.

Dit is een verschil ten opzichte van de stage. Daarvoor is al sinds 1 juni 2009 geregeld dat de kandidaat rijinstructeur wordt getoetst in een authentieke rijlessituatie met een echte rijbewijsleerling (een leerling die het rijbewijs voor de desbetreffende motorrijtuigcategorie nog niet heeft behaald).⁵ Dit wordt algemeen gezien als een grote verbetering ten opzichte van de situatie voor 1 juni 2009.

In een motie verzochten de Tweede Kamerleden Laçin c.s. om samen met de sector te komen tot een nieuwe invulling van de praktijkbegeleiding waarin de behoeften van de rijinstructeurs centraal staan, de dagelijkse praktijk goed wordt gewaarborgd en er geen sprake is van voorspelbare examens.⁶ Deze motie is met algemene stemmen aangenomen. Ter uitvoering van die motie is samen met de betrokken vertegenwoordigers van de autorijschoolbranche gekomen tot twee belangrijke aanscherpingen van de praktijkbegeleiding. Voortaan mag ook tijdens de praktijkbegeleiding alleen nog worden lesgegeven aan een echte leerling, en het lesonderwerp dat wordt behandeld is vooraf niet bekend en zal ter plekke door de examinator worden bepaald (waarbij rekening wordt gehouden met het kennis- en vaardigheidsniveau van de leerling). Daarmee wordt een meer natuurlijke praktijksituatie gecreëerd om de instructeur te beoordelen.

Dit sluit aan bij de stage die elke rijinstructeur sinds 1 juni 2009 voor het behalen van het certificaat heeft doorlopen. Dat geldt in het bijzonder voor instructeurs van voortgezette rijopleidingen. De definitie van rijonderricht is immers per 1 juni 2009 uitgebreid, tegelijk met de invoering van de verplichte echte leerling bij de stage, zodat ook voortgezette rijopleidingen onder de Wet rijonderricht motorrijtuigen 1993 vallen. Na 1 juni 2009 hebben rijinstructeurs die in hun dagelijks werk geen rijbewijsbezitters lesgeven, alsnog het certificaat rijinstructeur gehaald, na een stage en een stagebeoordeling met een echte leerling. Vanzelfsprekend gold en geldt ook voor hen de verplichting de praktische bijscholing eens in de vijf jaar te doen, maar tot nu was daarvoor een rijbewijsbezitter toegestaan. Door nu ook voor de praktijkbegeleiding een echte leerling te eisen, sluiten de stage en praktijkbegeleiding weer op elkaar aan.

Op de bovengenoemde nieuwe regel over de echte leerling zijn enkele uitzonderingen gemaakt. Examinatoren van het CBR en IBKI mogen lesgeven aan collega's of bestuurders die al in het bezit zijn van een rijbewijs. Zij zijn uitgezonderd omdat zij geen leerlingen hebben. Zij geven geen rijonderricht in het kader van opleiding, alleen in het kader van de examinering. Het is examinatoren daarom ook niet toegestaan om rijonderricht te geven aan leerlingen ter voorbereiding op examens, omdat dat belangenverstrengeling kan opleveren. Examinatoren zouden dus niet eenvoudig aan echte leerlingen kunnen komen en hebben in hun dagelijkse praktijk ook niet te maken met lessituaties, maar met examensituaties.

Alle andere instructeurs, ongeacht waar zij werken en welke soort rijonderricht ze geven, dienen de

⁵ Tot 1 juni 2009 mocht dat ook nog met een zogenoemde pseudoleerling.

⁶ Kamerstukken II 2018/19, 34 182, nr. 19.



praktijkbegeleiding te doen met een echte leerling. Het certificaat rijinstructeur geeft immers dezelfde rechten aan alle rijinstructeurs, en daarmee kan ook les worden gegeven aan een echte leerling. Dientengevolge moeten alle rijinstructeurs ook aan dezelfde eisen met betrekking tot de bijscholingsverplichting voldoen. Elke rijinstructeur moet in staat zijn om het 'basisrijonderricht' te geven.

Het kiezen van het lesonderwerp of de lesonderwerpen door de examinator is net als bij de stage ook geïntroduceerd bij de praktijkbegeleiding. Zie hierover ten aanzien van de stage paragraaf 2.1.3 van deze toelichting. Doordat dit vanaf nu gebeurt zal de instructeur die wordt beoordeeld bij de praktijkbegeleiding die niet van te voren kunnen voorbereiden. Hij zal dus in staat moeten zijn rijonderricht in elk mogelijk lesonderwerp te geven als daarom wordt gevraagd.

2.2.3 Bijlessen

In artikel 10a van het Besluit rijonderricht motorrijtuigen 2009 is de basis gelegd voor het zogenoemde educatieve traject voor rijinstructeurs die binnen de geldigheidsduur van het certificaat van vijf jaar de praktische bijscholing niet halen. Zij raken hun bevoegdheid niet direct kwijt, maar krijgen een verlenging van de bevoegdheid van telkens een half jaar, mits ze binnen die termijn zes dagdelen bijlessen volgen en opnieuw een praktijkbegeleiding doen.⁷

De bijlessen zijn zowel theoretisch als praktisch van aard om de werking van het educatieve traject te optimaliseren. Ze moeten afgestemd zijn op de behoefte van degenen die de bijlessen volgen; er moet aandacht worden besteed aan de onderdelen waardoor de afgelegde praktijkbegeleidingen onvoldoende zijn beoordeeld. De nadruk van de bijlessen ligt uiteraard op de praktijk, omdat de praktijkbegeleiding gehaald moet kunnen worden, maar theoretische lessen zijn daarbij noodzakelijk om voldoende toepasbare kennis te hebben. De theoretische bijlessen kunnen zowel individueel als klassikaal zijn, afhankelijk van de bijlessen die nodig zijn.

De regels over de bijlessen zijn vergelijkbaar met de eisen die gelden voor de theoretische bijscholing ten aanzien van het volgen, registreren en certificeren daarvan. Net als bij theoretische bijscholing moeten bijlessen worden gecertificeerd, anders kunnen ze niet worden gebruikt door de instructeur om aan de verplichtingen te voldoen. Voor certificering moeten de noodzakelijke documenten worden aangeleverd. De bijlessen moeten worden gegeven volgens die documenten en enkele algemene eisen aan het geven van een bijles van IBKI. Specifiek voor de bijlessen is bepaald dat die in ieder geval een individueel intakegesprek en een evaluatief eindgesprek omvatten, waarvan een verslag wordt gemaakt. Die twee onderdelen moeten dus ook in het lesplan zijn opgenomen. Daarnaast moet in het lesplan zijn voorzien in ten minste twee door de rijinstructeur te verzorgen praktijklessen. Daarmee krijgen de bijlessen een voldoende praktisch karakter en is sprake van een goede voorbereiding op de praktijkbegeleiding, waarbij aandacht wordt besteed aan de onderdelen waarop de instructeur bij de eerdere praktijkbegeleidingen niet is geslaagd. IBKI houdt toezicht op de uitvoering van de bijlessen (zie ook paragraaf 3 van deze toelichting). De opleider geeft ten minste twee weken voor aanvang aan welke bijlessen waar aan wie worden gegeven. Binnen twee weken na afloop van de bijlessen wordt gemeld of die gevolgd zijn en stuurt de opleider het verslag van het intakegesprek en het eindgesprek op aan IBKI. Aan de hand van dat verslag kan worden gecontroleerd of daadwerkelijk aan de bijles is deelgenomen. Het is daarmee een voorwaarde voor het aanvragen van de praktijkbegeleiding, vergelijkbaar met het hebben van een goedgekeurd stageportfolio voordat de stagebeoordeling kan worden aangevraagd. Het maakt het toezicht door IBKI ook eenvoudiger uitvoerbaar.

2.3. Herintrederstraject

In het kader van de wijzigingswet is aangekondigd dat het herintrederstraject praktijkgericht zou worden gemaakt.⁸ In het wijzigingsbesluit is daaraan invulling gegeven. Eén van de wijzigingen was dat aan het herintrederstraject een stage werd toegevoegd, zij het beperkter dan de stage die moet worden doorlopen als het certificaat voor het eerst wordt gehaald door een kandidaat rijinstructeur. De reden daarvoor is dat de herintreder al ervaring heeft in het geven van rijonderricht, dus geen volledige stage nodig heeft. Daarnaast zou het verplichten van de gehele stage de bestaansreden van het herintrederstraject uithollen. In de onderhavige regeling is de omvang van die stage vastgesteld.

De inhoud van de stage in het herintrederstraject is in tegenstelling tot de stage voor nieuwe rijinstructeurs beperkt tot een actieve stage. Een passieve stage wordt niet nodig geacht in het herintrederstraject, aangezien de instructeur vanuit het verleden al voldoende ervaring heeft opgedaan. De omvang van de actieve stage is voor de motorrijtuigcategorie B gesteld op iets meer dan de

⁷ Zie paragraaf 2.2 van de nota van toelichting bij het wijzigingsbesluit.

⁸ Kamerstukken II 2013/14, 29 398, nr. 379.



helft van de stage voor nieuwe rijinstructeurs (20 in plaats van 35 klokuren). Voor de motorrijtuigcategorie A is de omvang precies de helft (10 in plaats van 20 klokuren). Voor de motorrijtuigcategorie T is dat, zij het met afronding, ook het geval (8 in plaats van 15 klokuren op een oefenterrein en 5 in plaats van 10 klokuren op de openbare weg).

Voor de overige categorieën is de stage niet omschreven. De reden daarvoor is gelegen in het gewijzigde Besluit rijonderricht motorrijtuigen 2009. Daarin is bepaald dat voor andere categorieën dan de 'basiscategorie'⁹ geen herintrederstraject gevolgd hoeft te worden.¹⁰

2.4 Certificaten

Ten aanzien van de nieuw uit te geven certificaten door IBKI heeft ook een verandering plaatsgevonden. De certificaten rijinstructeur zullen vanaf 1 juli 2020 tevens een pasfoto en handtekening bevatten. Daarnaast worden vanaf die datum op alle duplicaten van certificaten rijinstructeur duplicaatcodes gezet.

2.4.1 Pasfoto en handtekening

Zoals bij de behandeling van het voorstel van de wijzigingswet in de Tweede Kamer is besproken, is eerst gekeken naar andere, minder ingrijpende maatregelen om het voor leerlingen en instanties eenvoudiger te maken de bevoegdheid van de instructeur te kunnen controleren.¹¹ De Bevoegdheidschecker van IBKI is bijvoorbeeld aangepast om die toegankelijker te maken en het daarin zoeken te vereenvoudigen. Die maatregel wordt echter nog als onvoldoende effectief beschouwd. Daarom is met de onderhavige regeling alsnog voorzien in het plaatsen van een pasfoto en handtekening op de nieuwe certificaten. Daarmee is uitvoering gegeven aan de motie Remco Dijkstra.¹²

Het zetten van pasfoto's en handtekeningen op de certificaten is weliswaar een nieuwe verwerking van persoonsgegevens, maar die verwerking wordt niet als bezwaarlijk gezien en kan worden gerechtvaardigd. Er is een algemene grondslag voor de verwerking van persoonsgegevens in artikel 4, tweede lid, van de Wet rijonderricht motorrijtuigen 1993. De desbetreffende verwerking past bij het doel dat ermee wordt gediend: het mogelijk maken om degene die bevoegd zegt te zijn tot het geven van rijonderricht te identificeren. Daarmee worden leerlingen en examinatoren beschermd, doordat zij kunnen controleren of degene bij wie zij instappen om rijonderricht te krijgen ook bevoegd is om dat te geven. Dat is al het doel van het certificaat, maar daarvan is niet af te leiden of degene die het toont ook degene is die daarop is vermeld. Het voordeel van het kunnen identificeren van de bevoegde rijinstructeur voor leerlingen en examinatoren weegt op tegen de extra verwerking van de persoonsgegevens.

De pasfoto en de handtekening worden in beginsel uit het rijbewijsregister gehaald. De examenkandidaat stemt daarmee in als hij een aanvraag doet. Omdat de pasfoto en handtekening al zijn opgeslagen in het rijbewijsregister, is het niet bezwaarlijk geacht deze ook voor de certificaten te gebruiken. Ook het feit dat de gegevens uit een ander, reeds bestaand register worden gehaald, beperkt de inbreuk op de bescherming van persoonsgegevens. Er vindt geen registratie van (nieuwe) gegevens plaats. Alleen als geen gegevens uit het rijbewijsregister kunnen worden gehaald, moeten ze nog apart, in het kader van de aanvraag van het certificaat, worden gemaakt respectievelijk gezet. IBKI is reeds bekend met deze methode, aangezien die ook wordt gehanteerd bij de bevoegdheidspassen voor APK-keurmeesters, die IBKI eveneens afgeeft.¹³

2.4.2. Duplicaatcodes

Naast de pasfoto bevatten de modellen van de certificaten rijinstructeur ook een plaats voor een eventuele duplicaatcode. Wanneer een vervangend certificaat wordt afgegeven door IBKI, zal dat door middel van de duplicaatcode op het certificaat zichtbaar worden gemaakt. Daarmee is voor IBKI en toezichthouders in een oogopslag duidelijk of het een origineel certificaat of een duplicaat ervan betreft en, in dat laatste geval, het hoeveelste duplicaat. Dit maakt het met name eenvoudiger om

⁹ Doorgaans motorrijtuigcategorie B, aangezien het certificaat voor die categorie op grond van de huidige regelgeving altijd gehaald moet zijn om rijonderricht te mogen geven. Dit is alleen anders voor degenen die rijonderricht geven voor uitsluitend de motorrijtuigcategorie A die het zogenaamde solo-A certificaat al hadden voordat het B-certificaat als basis werd verplicht, of voor uitsluitend de motorrijtuigcategorie T.

¹⁰ Zie artikel 13, eerste lid, onderdeel b, van het Besluit rijonderricht motorrijtuigen en de toelichting bij het wijzigingsbesluit.

¹¹ Handelingen II 2018/19, nr. 6, item 4, p. 17.

¹² Kamerstukken II 2018/19, 34 182, nr. 22.

¹³ Zoals opgenomen in het Reglement voor het afnemen van examen APK-bevoegdheidsverlenging Keurmeester periodieke keuring lichte voertuigen, zware voertuigen respectievelijk zware aanhangwagens.



passen die kwijt raken en al dan niet worden teruggevonden, te registreren. Daarmee kan het register door IBKI 'schoon' worden gehouden.

2.4.3. Certificaten scholing

De certificaten scholing worden niet voorzien van een pasfoto, handtekening of duplicaatcode. De reden daarvoor is dat het toevoegen van die onderdelen daarop nodeloos ingewikkeld zou zijn. Dergelijke certificaten worden slechts enkele keren per jaar afgegeven. Bovendien is de aard van het rijonderricht waarvoor die certificaten de bevoegdheid geven heel anders. Er bestaat ook geen rijbewijsplicht voor die doelgroep.

3. Uitvoering en handhaving

De uitvoering van de regelgeving ligt voornamelijk bij de rijinstructeurs, opleidingsinstituten en IBKI. Kandidaat rijinstructeurs zullen de stage moeten doen onder begeleiding van stagebegeleiders (ervaren rijinstructeurs), rijinstructeurs zijn gehouden de bijscholing volgens de nieuwe regels te volgen en herintredende rijinstructeurs doen het nieuwe herintrederstraject. Opleidingsinstituten kunnen (pakketten van) bijlessen aanbieden en de cursussen die gaan over wet- en regelgeving worden een verplicht onderdeel van de bijscholing van elke rijinstructeur. IBKI neemt de stagebeoordeling, de praktijkbegeleiding en de examens in het kader van het herintrederstraject af en houdt toezicht op de stage en de bijscholing door het doen van steekproeven en het certificeren van bijscholingscursussen.

In de onderhavige regeling zijn regels toegevoegd om het toezicht en de handhaving rond certificering van theoretische bijscholing en bijlessen te expliciteren. Er was reeds bepaald dat IBKI de certificering doet en daar steekproefsgewijs toezicht op uitoefent. Onduidelijk was echter waar naar werd gekeken en hoe gehandhaafd werd. Nu is in de Regeling rijonderricht motorrijtuigen 2009 opgenomen dat wordt gekeken of de uitvoering van de cursus gebeurt conform de aanvraag op basis waarvan de certificering heeft plaatsgevonden. Daarnaast stelt IBKI een aantal algemene kwaliteitseisen die worden beoordeeld tijdens de uitvoering van een theoretische bijscholing of bijles. Te denken valt aan het (kunnen) overbrengen van de juiste informatie, het hanteren van verschillende werkvormen en het gebruiken van feedback. Het toezicht bestaat uit administratief toezicht op gegeven cursussen en het toezicht op de kwaliteit van de uitvoering van die cursussen door die bij te wonen.

Als de theoretische bijscholing of bijles in de praktijk niet conform de aanvraag en enkele algemene eisen wordt uitgevoerd, kan dus niet langer worden gezegd dat een gecertificeerde cursus wordt gegeven. De uiterste consequentie daarvan kan dan zijn dat de certificering wordt geschorst of ingetrokken en dat de theoretische bijscholing of bijles niet meer mag worden aangeboden als cursus die een rijinstructeur kan doen ter voldoening aan de bijscholingsverplichting. De bevoegdheid tot schorsing of intrekking was al geïmpliceerd door de bevoegdheid van IBKI om te certificeren, maar is ten behoeve van de rechtszekerheid expliciet gemaakt.

IBKI moet verschillende wijzigingen in de systemen, reglementen en communicatiemiddelen doorvoeren als gevolg van de onderhavige regeling alsmede de wijzigingswet en het wijzigingsbesluit. Dat is onder meer van belang voor de taak van het bijhouden van examenresultaten en bijscholing en de afgifte van certificaten. Zo zal IBKI zorgen dat de gevolgde stages en bijscholing worden geregistreerd. Samen met het CBR zorgt IBKI voor een goede registratie van tijdens de passieve stage bijgewoonde praktijkexamens en tussentijdse toetsen.

Ook is er een uitbreiding van werkzaamheden omdat op nieuwe certificaten pasfoto's en handtekeningen worden geplaatst. Daarvoor heeft IBKI ook een relatie met de RDW, aangezien die in de praktijk de certificaten maakt als IBKI aangeeft dat een instructeur daar recht op heeft. De RDW gebruikt daarvoor ook gegevens uit het rijbewijsregister. De RDW stuurt de certificaten aan IBKI, dat ze afgeeft aan de rijinstructeurs.

Alle kosten die IBKI maakt voor het uitvoeren van de doorgevoerde wijzigingen worden bekostigd uit de middelen die IBKI heeft.

4. Gevolgen

Een aantal wijzigingen heeft weliswaar een impact op de rijinstructeurs, maar de gevolgen voor de administratieve lasten en nalevingskosten zijn relatief gering.

Ten aanzien van de aangepaste regels over de stage, de theoretische bijscholing en praktijkbegeleiding zullen de baten en lasten tegen elkaar opwegen. Het vroeger volgen van de passieve stage heeft bijvoorbeeld een extra last voor het kunnen bewijzen dat het een 'geldige' stage was, maar dat weegt



op tegen het voordeel dat de kandidaat rijinstructeur zijn eigen tijd kan indelen. Ook het feit dat de lesonderwerpen door de examinerator worden gekozen in de stagebeoordeling en de praktijkbegeleiding zou kunnen worden beleefd als extra last, maar is in de praktijk niet zo bedoeld en zou het ook niet moeten zijn. De (kandidaat) rijinstructeur zou immers al voorbereid moeten zijn om alle lesonderwerpen te kunnen geven.

Daarnaast zijn er lasten die in de praktijk niet op de sector drukken. Zo is het moeten doen van de theoretische bijscholing Stagementor om stagebegeleider te worden in de praktijk nauwelijks een beletsel, omdat de meeste instructeurs die theoretische bijscholing sowieso al doen of hebben gedaan. Een ander voorbeeld is de verplichting om een theoretische bijscholing over wet- en regelgeving te volgen. Ook dat is geen extra belasting voor de meeste rijinstructeurs, aangezien ze die sowieso al zouden volgen. Daarnaast betekent het dat ze die theoretische bijscholing in plaats van een andere kunnen doen. Het verplichte aantal dagdelen is immers niet verhoogd.

Over de gevolgen van het educatieve traject en het gewijzigde herintrederstraject is reeds een toelichting gegeven in paragraaf 3 van de nota van toelichting bij het wijzigingsbesluit. In totaal kost het educatieve traject jaarlijks € 88.350, mits elke rijinstructeur dat wil blijven en hiervoor maar één verlenging nodig heeft. De lasten en kosten van de stage in het herintrederstraject zijn niet in te schatten, buiten het feit dat het genoemde aantal uren deelgenomen moet worden aan de stage. Gezien de kleine groep herintreders van ongeveer 65 personen per jaar is de totale impact voor de sector klein.

De enige echte impact is het gevolg van de introductie van de eis om een echte leerling mee te nemen tijdens een praktijkbegeleiding. Daaraan zit wel een administratieve last en mogelijk nalevingkosten, voor het vinden en meenemen van echte leerlingen en eventueel een geschikte lesauto. Dat is met name het geval voor rijinstructeurs die zelf geen (geschikte) echte leerlingen in hun leerlingenbestand hebben. Zij zullen elders een echte leerling moeten vinden. Dit is niet onoverkomelijk, maar vergt wel iets van de rijinstructeur. Hoeveel rijinstructeurs hier een last van zouden ondervinden en hoe groot die last is, is moeilijk in te schatten. In overleg met de brancheorganisaties is gekomen tot een schatting van € 56 voor de huur van een lesauto en € 100 voor het aantrekken van een leerling. Van de ongeveer 14.000 rijinstructeurs zal een relatief klein deel naar verwachting moeten overgaan tot de huur van een lesauto en investering in het aantrekken van echte leerlingen. De nalevingkosten zouden daarmee naar schatting vrijwel zeker niet meer dan € 1 miljoen bedragen.

De wijzigingen aan de certificaten rijinstructeur hebben geen gevolgen voor de rijinstructeurs. De eventuele stijging van de kostprijs van de certificaten wordt door IBKI voor zijn rekening genomen.

5. Advies en consultatie

5.1 IBKI

IBKI had enige twijfels over de effectiviteit van de veranderingen ten aanzien van de stagebegeleider. Doordat de theoretische bijscholing Stagementor niet met een toets wordt afgesloten zou de gewenste kwaliteitsverbetering van de stagebegeleiders niet volledig gewaarborgd zijn. Over de ervaringseis heeft het IBKI opgemerkt dat een ruimere ervaring alleen bijdraagt aan betere begeleiding in combinatie met het verplicht stellen van een theoretische bijscholing die met een toets wordt afgesloten. Desalniettemin is gekozen deze wijzigingen door te voeren, omdat er toch een positief effect van verwacht wordt. In ieder geval zal het de kwaliteit niet schaden. Bovendien is niet uitgesloten dat in de toekomst de theoretische bijscholing Stagementor zal worden voorzien van een toets.

5.2 CBR

In het concept van de onderhavige regeling was een wijziging van de Regeling vakbekwaamheid bestuurders 2012 opgenomen om de certificering van de zogenoemde praktijktrainer nascholing (PTN) mogelijk te maken. PTN'ers zouden volgens de Wet rijonderricht motorrijtuigen 1993 een certificaat voor het geven van rijonderricht moeten hebben, maar omdat die eis voor PTN'ers te zwaar is, is de mogelijkheid gecreëerd om in plaats daarvan aan andere, bij ministeriële regeling te stellen eisen te voldoen (artikel 7, tweede lid, aanhef en onderdeel d, van de Wet rijonderricht motorrijtuigen 1993).¹⁴ Hoewel het CBR positief stond tegenover het voorstel, had het nog enkele vragen. Die worden eerst beantwoord voordat de Regeling vakbekwaamheid bestuurders 2012 wordt gewijzigd. De verwachting is dat die wijziging met ingang van 1 januari 2021 in werking zal treden.

¹⁴ Zie hierover ook de memorie van toelichting bij het voorstel van de wijzigingswet, Kamerstukken II 2014/15, 34 182, nr. 3, p. 5.



5.3 Autoriteit Persoonsgegevens

Vanwege de toevoeging van de pasfoto en de handtekening aan het certificaat rijinstructeur is de Autoriteit Persoonsgegevens om een advies op een concept van deze regeling gevraagd. De Autoriteit Persoonsgegevens heeft aangegeven geen opmerkingen te hebben.

5.4 ATR

Het Adviescollege Toetsing Regeldruk (ATR) heeft op 7 november 2019 een advies uitgebracht over het ontwerp van deze regeling. In algemene zin merkte ATR op dat de effectiviteit van de wijzigingen onvoldoende onderbouwd was en dat nog aandacht moest worden besteed aan mogelijke ongewenste neveneffecten. Dat is in deze toelichting aangepast.

ATR was kritisch over de aanpassingen ten aanzien van de praktijkbegeleiding. Die zou te veel lasten met zich meebrengen voor rijinstructeurs die alleen of hoofdzakelijk vervolg-rijonderricht verzorgen. Zij zouden volgens ATR in plaats van aan een 'echte' leerling tijdens het praktijkgedeelte van de bijscholing les moeten kunnen geven aan een leerling met vergelijkbare rijervaring als de leerlingen waaraan zij in hun dagelijkse praktijk lesgeven. Zoals in paragraaf 2.2.2 van het algemeen deel van deze toelichting is aangegeven, is hierover een verschil van mening. Met name omdat een certificaat rijinstructeur het recht geeft om elke leerling les te geven, ongeacht het soort rijonderricht dat wordt gegeven, is het van belang geacht dat de vaardigheden om een dergelijke leerling les te geven worden getoetst.

In navolging van het advies van ATR is aandacht besteed aan wat er van rijinstructeurs wordt verwacht ten aanzien van de praktijkbegeleiding (aan een nog niet rijbevoegde leerling) in de bijscholing, en in hoeverre deze verplichtingen werkbaar zijn voor rijinstructeurs die alleen of hoofdzakelijk vervolg-rijonderricht verzorgen. Het gaat hier om een zeer beperkt aantal rijinstructeurs, waarvan de grootste groep rijinstructeurs betreft die instructie geven bij brandweer, hulpverlening en ambulancezorg op onder andere het rijden met optische en geluidssignalen. Dit is ook de groep die met name tijdens de internetconsultatie van het Besluit rijonderricht motorrijtuigen 2009 de meeste bezwaren heeft geuit (zie ook paragraaf 5.5.1). Al deze rijinstructeurs hebben tussen 2009 en nu ook al stage gelopen en een stagebeoordeling gedaan met een echte leerling. Dat zouden ze dus nu ook in het kader van de praktijkbegeleiding opnieuw eens in de vijf jaar kunnen doen. Dat is ook werkbaar. Wat ze dan (mogelijk) nodig hebben, is een lesauto (waarvoor gespecialiseerde lesautoverhuurbedrijven bestaan) en een echte leerling. Die zijn dus te vinden.

Als tot uitzonderingsregels besloten zou worden, is dat overigens praktisch moeilijk uitvoerbaar en weinig fraudebestendig. In de praktijk is het lastig gebleken een eenduidige en handhaafbare omschrijving op te stellen waarmee geborgd kan worden dat alleen die rijinstructeurs die enkel of hoofdzakelijk rijinstructie als vervolgrijonderricht verzorgen, gebruikmaken van de uitzonderingsbepaling.

Voor de toekomst adviseert ATR samen met de sector te onderzoeken of differentiatie in de rijonderricht-bevoegdheid mogelijk is, om daarmee onnodige lasten voor specifieke groepen rijinstructeurs als gevolg van generieke eisen te voorkomen. Dat advies wordt meegenomen voor de evaluatie van de wijzigingswet.¹⁵

Tevens adviseerde ATR duidelijkheid te bieden voor de uitvoeringspraktijk over de inwerkingtredingsdatum van het voorstel, en indien van toepassing alleen beargumenteerd af te wijken van de (minimum)invoeringstermijn. Aan dit advies is gevolg gegeven door onder meer via IBKI de sector op de hoogte te houden van de ontwikkelingen. Op 10 december 2019 is openbaar in een brief aan de Tweede Kamer gemeld dat de voorziene datum van inwerkingtreding 1 april 2020 is.¹⁶ Dit is ook opgepakt door de diverse websites voor rijinstructeurs. Die datum is in lijn met de vaste verandermomenten voor een ministeriële regeling (zie ook paragraaf 6 van deze toelichting). Voor de inwerkingtreding van de wijzigingswet en het wijzigingsbesluit is daarmee afgeweken van de systematiek van vaste verandermomenten. De argumentatie is dat eerdere inwerkingtreding grote voordelen heeft voor de sector, vooral door het vervallen van de verplichte tweede praktijkbegeleiding. Dit is ook opgenomen in de nota's van toelichting bij het wijzigingsbesluit en het koninklijk besluit tot inwerkingtreding van de wijzigingswet en het wijzigingsbesluit.¹⁷

¹⁵ Zie artikel IIA van de wijzigingswet.

¹⁶ Kamerstukken II 2019/20, 34 182, nr. 29, p. 3.

¹⁷ Besluit van 29 januari 2020, houdende vaststelling van het moment van inwerkingtreding van de Wet van 19 december 2018 tot wijziging van de Wet rijonderricht motorrijtuigen 1993 (wijzigingen naar aanleiding van evaluatie, nascholing beroepschauffeurs, bestuursrechtelijke handhaving en enkele verbeteringen) (Stb. 2019, 6) en het Besluit van 29 januari 2020 tot wijziging van het Besluit rijonderricht motorrijtuigen 2009 in verband met wijzigingen ten aanzien van de vooropleiding, de bijscholing en het herintrederstraject en enige andere wijzigingen (Stb. 2020, 37) (Stb. 2020, 38).



In reactie op het punt van ATR alsnog een MKB-toets te (her)overwogen wordt het volgende opgemerkt. De wijzigingen raken alleen de rijsholenbranche en specifieke hieraan gerelateerde opleidingsinstituten. Het gaat om specifieke aanpassingen die uitgebreid de aandacht hebben gehad in de behandeling van de regeling en in drie internetconsultaties. Daarom is gekozen voor overleg met de gebruikersraad (Adviescommissie WRM) van IBKI en regulier overleg met de vier branchepartijen (VAM, VRB, BOVAG en LBKR). Hiermee is vroegtijdig en passend overleg met stakeholders gevoerd, waarbij de werkbaarheid en uitvoerbaarheid van de wijzigingen uitvoerig zijn getoetst. Een aanvullende MKB-toets voor de onderhavige wijziging werd daarom niet noodzakelijk geacht.

Tot slot vond ATR de lasten kwantitatief onvoldoende onderbouwd. Daarop is paragraaf 4 van deze toelichting uitgebreid en aangescherpt.

5.5 Internetconsultatie

Voordat op de internetconsultatie van de onderhavige regelgeving wordt ingegaan, wordt gewezen op de internetconsultatie over het wijzigingsbesluit. Daarin zijn namelijk ook enkele opmerkingen gemaakt over zaken die in deze regeling zijn opgenomen.

5.5.1 Besluit rijonderricht motorrijtuigen 2009

In het bijzonder gaat het bij de reactie op de internetconsultatie over het wijzigingsbesluit om de verplichting dat de praktijkbegeleiding moet worden gegeven aan een echte leerling. Hierop was kritiek, met name van partijen die aangaven geen les te geven aan personen die nog niet in het bezit zijn van een rijbewijs in de motorrijtuigecategorie waarin zij les geven.

In reactie daarop is een beperkte uitzondering gemaakt, voor examinatoren van het CBR en IBKI. Zoals in paragraaf 2.2.2 is beschreven, is een uitzondering voor hen aangewezen geacht. Er is bewust gekozen dat niet te doen voor brandweer en spoedeisende medische hulpverleningsdiensten, ondanks de ingediende reacties daarover. Het is ook in die gevallen van belang dat rijinstructeurs in de praktijkbegeleiding worden beoordeeld op het rijonderricht geven aan een echte leerling. De rijinstructeur kan met het certificaat namelijk rijonderricht geven aan eenieder, ongeacht of die wel of geen rijbewijs heeft. Dat betekent dat ook al geeft de instructeur aan dat die geen rijonderricht geeft aan echte leerlingen, niet is uitgesloten dat het in de toekomst toch gebeurt. Het certificaat staat daaraan niet in de weg en maakt geen onderscheid naar de leerling waaraan rijonderricht wordt gegeven. Daarnaast kan het rijonderricht geven aan een echte leerling worden beschouwd als de meest gecompliceerde taak: het geven van rijonderricht aan iemand die al een rijbewijs heeft is over het algemeen makkelijker, omdat die het rijproces en de verkeersregels al kent. Door tijdens de praktijkbegeleiding rijonderricht te geven aan een echte leerling worden de didactische vaardigheden van de rijinstructeur optimaal getest.

5.5.2 Regeling rijonderricht motorrijtuigen 2009

Een concept van deze regeling is reeds openbaar gemaakt tijdens de internetconsultatie van het wetsvoorstel die heeft plaatsgevonden van 20 mei 2014 tot en met 17 juni 2014. Daarna zijn inhoudelijke, technische en redactionele wijzigingen aan het concept van deze regeling toegevoegd, onder meer ten aanzien van de stage, de bijlessen en het herintrederstraject. Daarom is een nieuw concept openbaar gemaakt voor internetconsultatie van 9 oktober 2019 tot en met 6 november 2019. Er zijn in die laatste consultatie in totaal dertien reacties binnengekomen. Van deze reacties zijn er negen openbaar. Tien indieners zijn verkeersscholen, rijopleidingen en overige ondernemingen en drie indieners zijn brancheorganisaties, waaronder KNMV en BOVAG.

De ingediende reacties hebben niet geleid tot aanpassing van de regeling, maar de toelichting is naar aanleiding daarvan op verschillende punten verduidelijkt.

De meeste reacties spitsten zich toe op het tijdens de praktijkbegeleiding verplicht lesgeven aan een leerling die voor een rijbewijscategorie wordt opgeleid. Bijna de helft van de indieners geeft aan met deze eis problemen te hebben, voornamelijk vanwege problemen rond de beschikbaarheid van rijbewijsleerlingen. Voor de groep rijinstructeurs die les geeft aan leerlingen die het rijbewijs nog niet hebben, is het niet duidelijk waarom de didactische vakbekwaamheid niet getoetst kan worden als een instructeur les geeft aan een kandidaat die al in het bezit is van een rijbewijs. Verder kan een leerling niet gedwongen worden om mee te werken en kunnen leerlingen verwacht of onverwacht niet beschikbaar zijn. Voor de groep instructeurs die les geeft aan rijbewijsbezitters zou het in de nieuwe regeling ingewikkeld om tijdens de praktijkbegeleiding te voldoen aan de eis te beschikken over een leerling zonder rijbewijs van de desbetreffende categorie. Deze eis heeft geen aansluiting bij de dagelijkse werkzaamheden, aldus de rijinstructeurs. Het betreft onder meer instructeurs die rijtrainingen verrichten voor code 95 of bijvoorbeeld directiechauffeurs, voortgezette motoropleidingen, slijptrainingen, brandweer, mensen met rij- en faalangst, autisme, et cetera.



Zoals hiervoor is aangegeven in reactie op de internetconsultatie over het Besluit rijonderricht motorrijtuigen 2009 en ook in paragraaf 2.2.2 van deze toelichting, dient de nieuwe eis een duidelijk doel. De rijinstructeur mag met een certificaat ook lesgeven aan een leerling die nog geen rijbewijs heeft (voor de desbetreffende categorie), en in zekere zin wordt voor die leerlingen het meest gevraagd van de didactische vaardigheden van een instructeur. Door een dergelijke situatie te beoordelen in de praktijkbegeleiding, worden de vaardigheden van de instructeur optimaal getest. Aan de andere kant wordt dus ook voorkomen dat heel bekwame chauffeurs, die weinig begeleiding nodig hebben en waarbij didactische vaardigheden dus minder ingezet hoeven worden, als leerling worden ingezet voor de praktijkbegeleiding. Wat betreft de beschikbaarheid van leerlingen wordt, in overleg met IBKI, geen onoverkomelijk probleem gezien. Weliswaar kan inderdaad niet iedereen optreden als leerling tijdens de praktijkbegeleiding, en kunnen leerlingen niet worden gedwongen, maar de verwachting is dat het vinden van de juiste leerlingen door de sector zelf kan worden gereguleerd.

Tevens geeft bijna de helft van de indieners aan problemen te hebben met de verplichting voor een rijinstructeur in opleiding om tijdens zijn stage een rijexamen of tussentijdse toets bij te wonen. Voornamelijk vanwege de kosten en problemen rond de beschikbaarheid van rijbewijsleerlingen. Voor de groep rijinstructeurs in opleiding zou het daardoor moeilijk zijn om een (betaalbare) stageplaats te vinden en wordt de stage verzwaaard. Door het verhogen van de eisen aan stagebegeleiders kan het vinden van een stageplek bovendien duurder en moeilijker worden. Een aantal stagerijscholen heeft aangegeven vanwege de nieuwe maatregelen geen stageplaatsen meer aan te bieden of de kosten van de stage te verhogen.

Deze nieuwe eisen aan de stage en stagebegeleiders zijn toegelicht in paragraaf 2.1 van deze toelichting. De eis van het bijwonen van een examen of tussentijdse toets wordt als zinvol gezien, om een rijinstructeur ook een examen- of toetsituatie te laten ervaren tijdens de opleiding. Daarmee zal hij onvermijdelijk te maken krijgen, op zijn minst door (toekomstige) leerlingen daarop voor te bereiden. Wat betreft de kosten en beschikbaarheid worden hier ook weinig problemen verwacht, evenals bij het voorgaande punt. Naast dat de sector zelf hier een rol in kan spelen, kan mogelijk ook het CBR zich faciliterend opstellen. Het CBR neemt immers de examens en tussentijdse toetsen af en zal de aanwezigheid van stagiairs verifiëren. Overigens bestaat niet de indruk dat het aantal stagebegeleiders of stageplaatsen drastisch zal afnemen, waardoor er onvoldoende begeleiders plaatsen zouden overblijven, als gevolg van de onderhavige wijzigingen.

6. Inwerkingtreding en overgangsrecht

De inwerkingtreding van deze regeling is gekoppeld aan de inwerkingtreding van de wijzigingswet en het wijzigingsbesluit op 1 april 2020.¹⁸ De wijzigingen in deze regeling hangen daarmee samen.

Bij de inwerkingtreding van deze regeling is rekening gehouden met de vaste verandermomenten voor regelgeving, bedoeld in aanwijzing 4.17 van de Aanwijzingen voor de regelgeving. Er is afgeweken van de invoeringstermijn van twee maanden, omdat de inwerkingtreding van deze regeling en de wijzigingswet en het wijzigingsbesluit door de sector en de Tweede Kamer al lang werd verwacht.

Een uitzondering op de voornoemde inwerkingtredingsdatum is gemaakt voor de onderdelen die gaan over de nieuwe opzet van de certificaten rijinstructeur. Omdat IBKI nog enige tijd nodig heeft om het nieuwe certificaat te implementeren, is de inwerkingtreding van de desbetreffende onderdelen van deze regeling vastgesteld op 1 juli 2020.

Voor de aanscherping van de eisen ten aanzien van stagebegeleiders is voorzien in overgangsrecht. Het ophogen van de vereiste ervaring voor het zijn van stagebegeleider is voorlopig alleen geregeld voor rijinstructeurs voor de motorrijtuigcategorieën anders dan de motorrijtuigcategorie T. Artikel 5a, tweede lid, van de Regeling rijonderricht motorrijtuigen 2009 zou zonder overgangsbepaling na de inwerkingtreding van de onderhavige regeling bepalen dat een stagebegeleider ten minste vijf jaar het certificaat voor de motorrijtuigcategorie T moet hebben. Dit is gedurende de eerste jaren na de inwerkingtreding onmogelijk, aangezien het T-rijbewijs pas op 1 juli 2015 is ingevoerd. Daarom is erin voorzien dat in eerste instantie kan worden volstaan met het ten minste drie jaar bezitten van het certificaat, zoals vereist voor de inwerkingtreding van de onderhavige regeling. Pas vanaf tweeënhalf jaar na de verwachte datum van inwerkingtreding, dus per 1 oktober 2022, als er voldoende instruc-

¹⁸ Besluit van 29 januari 2020, houdende vaststelling van het moment van inwerkingtreding van de Wet van 19 december 2018 tot wijziging van de Wet rijonderricht motorrijtuigen 1993 (wijzigingen naar aanleiding van evaluatie, nascholing beroepschauffeurs, bestuursrechtelijke handhaving en enkele verbeteringen) (Stb. 2019, 6) en het Besluit van 29 januari 2020 tot wijziging van het Besluit rijonderricht motorrijtuigen 2009 in verband met wijzigingen ten aanzien van de vooropleiding, de bijscholing en het herintrederstraject en enige andere wijzigingen (Stb. 2020, 37) (Stb. 2020, 38).



teurs zijn die ten minste vijf jaar in het bezit zijn van een certificaat, zal de vijfjaarseis van kracht worden. Op die manier kan IBKI tot die datum nog iedereen die (mede) al ten minste drie jaar beschikt over een certificaat aanwijzen als stagebegeleider.

Daarnaast moeten rijinstructeurs na de inwerkingtreding van de onderhavige regelgeving de theoretische bijscholing Stagementor hebben gevolgd om stagebegeleider te kunnen zijn. In het overgangsrecht is bepaald dat deze eis niet geldt voor bestaande stagebegeleiders. Zij kunnen blijven fungeren als stagebegeleider. Veel stagebegeleiders hebben overigens al op vrijwillige basis de theoretische bijscholing Stagementor gevolgd.

Voor het overige is er geen overgangsrecht en gelden de wijzigingen dus direct na de inwerkingtreding van deze regeling. Dat betekent bijvoorbeeld dat als een kandidaat rijinstructeur na de inwerkingtreding een portfolio van de stage voor de motorrijtuigcategorie B bij IBKI aanlevert, daaruit moet blijken dat in het kader van de passieve stage een praktijkexamen of tussentijdse toets van een leerling bij het CBR is bijgewoond (zie paragraaf 2.1.2). Als daarentegen vóór de datum van inwerkingtreding een volledig portfolio is aangeleverd, is de kandidaat rijinstructeur klaar met de stage en hoeft die niet alsnog aan die verplichting te voldoen.

Artikelsgewijs deel

Artikel I

Onderdelen A, B, C, onder 1, 2 en 3, D, E, onder 2, 6, onder a en c, 7, onder a, en 8, F, onder 1, G, I, onder 1, M, onder 1, N, O en U, onder 1, onder a, 2, onder a, 3, 4, 5, onder a, en 6, onder a

Deze wijzigingen betreffen redactionele en technische wijzigingen.

Onderdeel C, onder 4 en 5

Uit artikel 4, achtste en negende lid, van de Regeling rijonderricht motorrijtuigen 2009 zoals dat luidde voor de inwerkingtreding van deze regeling bleek niet duidelijk dat de examens voor de certificaten rijinstructeur voor de motorrijtuigcategorieën A, C en D uit twee fasen bestaan. De tekst is verduidelijkt en om redactionele redenen zijn het oude achtste en negende lid samengevoegd.

Onderdeel E, onder 1, 4 en 5

In het eerste en vierde lid en met toevoeging van het nieuwe vijfde lid van artikel 5 van de Regeling rijonderricht motorrijtuigen 2009 zijn wijzigingen aangebracht in verband met de opzet van de passieve stage, zoals beschreven in paragraaf 2.1.2 van het algemeen deel van deze toelichting. In het eerste lid is toegevoegd dat binnen de vijf uur passieve stage één praktijkexamen of tussentijdse toets van een leerling moet worden bijgewoond. Een tweede bijgewoond praktijkexamen of bijgewoonde tussentijdse toets kan niet worden ingebracht als passieve stage. In het nieuwe vijfde lid is opgenomen dat voor het bijgewoond hebben van een praktijkexamen of tussentijdse toets door de examinator van het CBR een verklaring wordt afgegeven.

Aan het vierde lid zijn twee nieuwe zinnen toegevoegd. Met de eerste zin is het mogelijk gemaakt om lessen die al met een stagebegeleider zijn meegereden in de fasen 1 en 2 in fase 3 (en dus in het stageportfolio) in te brengen als passieve stage-uren. Hiervoor geeft het instituut nadere aanwijzingen, bijvoorbeeld ten aanzien van de documenten die moeten worden aangeleverd. Deze mogelijkheid geldt blijkens de tweede nieuwe zin niet voor het bijwonen van het praktijkexamen of de tussentijdse toets, bedoeld in het eerste lid.

Onderdelen E, onder 3, F, onder 2, en S

De artikelen 5, derde lid, en 5a, tweede lid, gaan over de stagebegeleider. Zoals in paragraaf 2.1.1 is beschreven, worden de eisen om te worden aangewezen als stagebegeleider aangescherpt. Daarvoor is overgangsrecht relevant, zoals beschreven in paragraaf 6 van het algemeen deel van deze toelichting.

Ervaren rijinstructeurs moeten voortaan een theoretische bijscholing Stagementor gevolgd hebben om stagebegeleider te kunnen zijn. In het eerste lid van artikel 25 is bepaald dat op het moment van inwerkingtreding van de onderhavige regeling de toen aangewezen stagebegeleiders de theoretische bijscholing Stagementor nog niet gevolgd hoeven te hebben om stagebegeleider te blijven.

Daarnaast is in artikel 5, derde lid, de vereiste ervaring om stagebegeleider te zijn voor alle motorrijtuigcategorieën behalve motorrijtuigcategorie T verhoogd van drie jaar naar vijf jaar. Het tweede lid



van artikel 25 bepaalt dat de ervaringseis voor rijinstructeurs voor de motorrijtuigcategorie T tweeënhalf jaar na de verwachte inwerkingtreding van de onderhavige regeling (op 1 oktober 2022) wordt verhoogd van drie jaar naar vijf jaar. Deze uitzondering is nodig omdat er pas vanaf 1 juli 2016 rijinstructeurs zijn die bevoegd zijn voor rijbewijscategorie T. Het direct ingaan van de verhoogde ervaringseis zou tot een tekort aan stagementoren T kunnen leiden. Tot die tijd volstaat het hebben van ten minste drie jaar ervaring.

Onderdeel E, onder 6, onder b

In de toelichting bij de oorspronkelijke Regeling rijonderricht motorrijtuigen 2009 was reeds expliciet gesteld dat wanneer de tweede beoordeling van de stage onvoldoende is, de kandidaat het hele examentraject (maar niet de stage-uren) opnieuw moet afleggen.¹⁹ Dit bleek echter niet uit de Regeling rijonderricht motorrijtuigen 2009 zelf. Daarom is dat nu ook expliciet opgenomen in de tekst van artikel 5, achtste lid (nieuw), van de Regeling rijonderricht motorrijtuigen 2009.

Onderdeel E, onder 7, onder b

Het negende lid (nieuw) van artikel 5 van de Regeling rijonderricht motorrijtuigen 2009 betreft een bepaling over het toezicht en de handhaving op de stage. De daarin genoemde sanctie voor de stagebegeleider is aangepast. Wanneer bij twee afzonderlijke inspecties de authenticiteit van de door de stagiair en diens begeleider geleverde prestatie en de uitvoering van de stage als onvoldoende is beoordeeld, was de rijinstructeur voorheen niet meer bevoegd om als stagebegeleider op te treden. Deze sanctie werd als te zwaar gezien. Om die reden is nu bepaald dat een stagebegeleider een jaar geen stagiairs mag begeleiden. Daarna kan hij weer aan de slag als stagebegeleider. Daarbij wordt opgemerkt dat in het kader van risico gestuurd toezicht door IBKI de stagebegeleider die eerder is gesanctioneerd eerder in aanmerking komt voor een onaangekondigde inspectie.

Onderdeel H

Er is een nieuw artikel 6a toegevoegd aan de Regeling rijonderricht motorrijtuigen 2009, in navolging van de toegevoegde grondslag in artikel 9, vierde lid, van het Besluit rijonderricht motorrijtuigen 2009. Het eerste lid van het nieuwe artikel 6a maakt expliciet dat de theoretische bijscholing kan bestaan uit cursussen van meerdere dagdelen.

Het tweede lid was voorheen opgenomen in het Besluit rijonderricht motorrijtuigen 2009.²⁰ Het past echter beter in het stelsel van regelgeving rond de rijinstructie om de eis van een unieke inhoud van de theoretische bijscholing op te nemen in de Regeling rijonderricht motorrijtuigen 2009.

Het derde lid bevat de in paragraaf 2.2.1 van het algemeen deel van deze toelichting beschreven verplichting tot het volgen van een theoretische bijscholing over relevante wet- en regelgeving.

Onderdelen I, onder 2 en 3

Het nieuwe derde en vijfde lid van artikel 7 van de Regeling rijonderricht motorrijtuigen 2009 zijn bedoeld om het toezicht en de handhaving op theoretische bijscholing beter te regelen. Nu is in het nieuwe derde lid expliciet bepaald waar IBKI naar kijkt bij de beoordeling of de uitvoering van een theoretische bijscholing goed is: de uitvoering moet plaatsvinden conform de documenten die zijn aangeleverd bij de aanvraag tot certificering van de theoretische bijscholing en de algemene kwaliteitseisen aan de hand waarvan IBKI de uitvoering van de theoretische bijscholing beoordeelt. In het vijfde lid is de sanctie opgenomen voor de gevallen waarin de theoretische bijscholing niet naar behoren wordt uitgevoerd: dat kan leiden tot schorsing of intrekking van de certificering.

Onderdeel J, onder 1

Artikel 8 van de Regeling rijonderricht motorrijtuigen 2009 gaat over de praktijkbegeleiding. Het nieuwe tweede lid introduceert daarvoor de eis van de echte leerling met de bijbehorende uitzonderingen, zoals beschreven in paragraaf 2.2.2 van het algemeen deel van deze toelichting. Voor de formulering ('een leerling die wordt opgeleid voor het praktijkexamen') is aangesloten bij de regels over de stage in de artikelen 5, eerste lid, en 5a, eerste lid, van de Regeling rijonderricht motorrijtuigen 2009. Bij de stage is de echte leerling immers al verplicht.

¹⁹ Stcrt. 2009, 96, p. 17–18.

²⁰ Artikel 9, tweede zin, van het Besluit rijonderricht motorrijtuigen 2009 zoals dat luidde voor de wijziging die op hetzelfde tijdstip als deze regeling in werking treedt.



Onderdeel J, onder 2

In artikel 8, vierde lid, is verduidelijkt dat alle verlengingen van de geldigheidsduur van een certificaat worden geregistreerd. Door de introductie in de wijzigingswet van een verlenging van de geldigheidsduur bij het niet behalen van de praktische bijscholing met het amendement Laçin c.s. kan er sprake zijn van twee soorten verlengingen. Er kan een verlenging zijn vanwege bijzondere redenen als bedoeld in het derde lid van artikel 8, of vanwege het nog niet gehaald hebben van de praktische bijscholing (praktijkbegeleiding). Het instituut zal beide verlengingen registreren om het register actueel te houden ten aanzien van de geldigheid van certificaten.

Onderdeel K

De artikelen 8a en 8b zijn toegevoegd aan de Regeling rijonderricht motorrijtuigen 2009 in het kader van het nieuwe educatieve traject. Er is aangesloten bij de artikelen 6²¹ en 7, die regels stellen over de theoretische bijscholing. De systematiek van certificering, registratie en toezicht van bijlessen komt daarmee grotendeels overeen met de systematiek voor de theoretische bijscholing. Voor een uitgebreidere toelichting, met een beschrijving van de verschillen, wordt verwezen naar paragraaf 2.2.3.

Onderdelen L en M, onder 2

De inhoud van het herintrederstraject is opgenomen in de artikelen 9 en 9a van de Regeling rijonderricht motorrijtuigen 2009. Van beide artikelen bevat het nieuwe tweede lid de stage (fase 3), die bij het wijzigingsbesluit aan het herintrederstraject is toegevoegd. De stage verloopt hetzelfde als bij het examen voor nieuwe rijinstructeurs en daarop zijn dezelfde regels van toepassing. Alleen het aantal stage-uren is anders, zoals ook is aangegeven in paragraaf 2.3 van het algemeen deel van deze toelichting.

Onderdeel P

De Commissie van beroep is als gevolg van artikel VI, onderdeel B, van de Aanpassingswet zbo's I en M aan de Kaderwet zbo's per 1 juli 2014 opgeheven. Daarom is hoofdstuk 9 (met artikel 13) van de Regeling rijonderricht motorrijtuigen 2009 vervallen.

Onderdelen Q, R, V en W

Het nieuwe artikel 16a betreft de toevoeging van de pasfoto en handtekening op de certificaten rijinstructeur. Verwezen wordt naar paragraaf 2.4.1 van het algemeen deel van deze toelichting. Voor de formulering is aangesloten bij het Reglement voor het afnemen van Examen APK-Bevoegdheidsverlenging Keurmeester periodieke keuring lichte voertuigen, zware voertuigen respectievelijk zware aanhangwagens van IBKI. Dat (examen)reglement bevat een gelijkloidend artikel en een model van de bevoegdheidspas op grond van de artikelen 20, derde lid, en 21, eerste lid, van de Regeling erkenning en keuringsbevoegdheid APK. IBKI zal voor het gebruiken van de pasfoto's en handtekeningen immers dezelfde werkwijze hanteren.

Met het nieuwe artikel 16b is een basis gelegd voor het plaatsen van een duplicaatcode op duplicaten van certificaten rijinstructeur. Die zal worden vermeld achter het pasnummer. Zie verder ook paragraaf 2.4.2 van het algemeen deel van deze toelichting.

De modellen die waren opgenomen in bijlage 2 bij de Regeling rijonderricht motorrijtuigen 2009 waren verouderd en zijn weer bij de tijd gebracht. Daarbij zijn niet meer bestaande modellen vervallen. De modellen van het certificaat rijinstructeur en de stagepas zijn vernieuwd naar aanleiding van de nieuwe artikelen 16a (pasfoto en handtekening) en 16b (duplicaatcode) van de Regeling rijonderricht motorrijtuigen 2009 en opgenomen in de nieuwe bijlage 2. De certificaten scholing zijn opgenomen in een nieuwe afzonderlijke bijlage 3, waartoe ook de verwijzing in artikel 17 van de Regeling rijonderricht motorrijtuigen 2009 is aangepast.

Onderdeel T

De artikelen 26 en 27 van de Regeling rijonderricht motorrijtuigen 2009 bevatten uitgewerkt overgangsrecht. Artikel 28 betreft een uitgewerkte intrekkingbepaling. Die artikelen zijn daarom vervallen.

²¹ Waarbij voor de leesbaarheid het vergelijkbare artikel 8a in meerdere leden is verdeeld.



Onderdeel U, onder 1, onder b, c en e, 2, onder b en c, en 5, onder b

Bij nadere bestudering van bijlage 1 bij de Regeling rijonderricht motorrijtuigen 2009 bleek dat de indeling ervan niet helemaal overeenstemde met de praktijk. Specifiek was in bijlage 1, onderdeel I, meer opgenomen dan wordt getoetst in de zogenoemde fase 1A, de theorietoets. Daarin laat een kandidaat niet in reële verkeerssituaties zien dat die als eerste bestuurder van een personenauto veilig, vlot en milieubewust kan autorijden of dat die als tweede bestuurder van een lesauto beschikt over voertuigbeheersing. Dat wordt respectievelijk getoetst in de praktijkrit (fase 1B) en de stage (fase 3). De desbetreffende onderdelen zijn dus uit onderdeel I vervallen en opgenomen in onderdeel II respectievelijk onderdeel V.²²

Onderdeel U, onder 1, onder d

De inhoudelijke wijziging van onderdeel I van bijlage 1 is doorgevoerd om de tekst te laten aansluiten bij de praktijk. Bereikbaarheid is ook een maatschappelijk criterium dat een rol speelt bij de besluitvorming in ongereguleerde verkeerssituaties. Tevens maakt de Rijprocedure een belangrijk deel uit van de theorie-examens. Dat bleek nog onvoldoende uit (de bijlage bij) de Regeling rijonderricht motorrijtuigen 2009.

Onderdeel U, onder 2, onder d

De wijziging in dit onderdeel sluit aan op het nieuwe artikel 5, onderdeel a, onder 2°, van het Besluit rijonderricht motorrijtuigen 2009. Dat onderdeel is aangepast aan de praktijk, omdat de taakprocessen tijdens de verkeersopgave worden verwoord en niet pas na afloop. Bijlage 1, onderdeel II, bij de Regeling rijonderricht motorrijtuigen 2009 is daarmee in overeenstemming gebracht.

Onderdeel U, onder 6, onder b, c en d

Onderdeel VI van bijlage 1 bij de Regeling rijonderricht motorrijtuigen 2009 heeft betrekking op de beoordeling van de stage.

Het eindgesprek, de videodossiers en het reflectieverslag zijn vervallen. De reden daarvoor is dat die instrumenten in de praktijk nooit gebruikt worden. Sterker, videodossiers (en reflectieverslagen) zijn inhoudelijk moeilijk te beoordelen, aangezien de gemaakte video's gemanipuleerd kunnen zijn of na vele pogingen met goed gevolg zijn gemaakt. Daarnaast strookt het gebruik van videodossiers, aan te leveren door de instructeur, niet met de ingeslagen weg om de examinator het onderwerp of de onderwerpen te laten bepalen waarin les moet worden gegeven.

Het aantal te beoordelen lessen is teruggebracht van twee naar één. Bij de keuze voor twee te beoordelen stagelessen is er destijds vanuit gegaan dat er binnen de rijopleiding sprake was van instructielessen en coachingslessen. Omdat beide aspecten beoordeeld zouden moeten worden bij de stagebeoordeling (en praktijkbegeleiding), is destijds het aantal van twee te beoordelen lessen vastgesteld. In de praktijk is gebleken dat in elke les sprake is van instructie en coaching. Beide aspecten moeten zelfs in elke examenles aanwezig zijn. De tweede les heeft voor het uiteindelijke eindoordeel bij de stagebeoordeling dan ook geen aantoonbare meerwaarde. Daarom is het aantal te beoordelen stagelessen verlaagd naar één.

Tevens is de nieuwe praktijk van het door de examinator vaststellen van het lesonderwerp of de lesonderwerpen en het meenemen van een echte leerling vastgesteld. Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar paragraaf 2.1.3.

Tot slot zijn de regels aangepast voor degenen die rijonderricht geven voor motorrijtuigcategorie A. De instructeur mag aan maximaal twee leerlingen tegelijk rijonderricht geven. Om bij die praktijk aan te sluiten in de stage, is bepaald dat bij de beoordeling van de stage de kandidaat naar keuze aan één of twee leerlingen rijonderricht mag geven. Dit was al aangekondigd in het zogenoemde WRM-bericht 186 van IBKI van 21 juli 2010.²³ Voorts is mogelijk gemaakt dat de kandidaat desgewenst zelf op de motor mag rijden. In dat geval rijdt de examinator achter de leerling en de kandidaat. Dit was al aangekondigd in WRM-bericht 187 van IBKI van 23 juli 2010.²⁴

²² Omdat in artikel 5 van het Besluit rijonderricht motorrijtuigen 2009 het handelen als tweede bestuurder ook in fase 1 was opgenomen, is dat ook via artikel I, onderdelen C en F van het wijzigingsbesluit aangepast.

²³ <https://www.ibki.nl/wrm/wrm-bericht-186-categorie-a-aandachtspuntjes-diverse-praktijkdelen-examen/>

²⁴ <https://www.ibki.nl/wrm/wrm-bericht-187-mag-een-stagiar-categorie-a-stagerijles-geven-aan-twee-leerlingen-tegelijk/>



Artikel II

De Regeling van de Minister van Verkeer en Waterstaat van 10 juni 1999 tot wijziging van de Regeling rijonderricht motorrijtuigen (Stcrt. 1999, 115) bevatte uitgewerkt overgangsrecht en kon daarom worden ingetrokken.

Artikel III

Deze regeling treedt grotendeels in werking op 1 april 2020, hetzelfde moment als de wijzigingswet en het wijzigingsbesluit. Aangezien het niet mogelijk bleek om per die datum certificaten rijinstructeur en stagepassen volgens de nieuwe modellen (met pasfoto, handtekening en eventueel duplicaatcode) uit te geven, is de inwerkingtreding van de onderdelen die daarop betrekking hebben op een later moment gesteld (1 juli 2020).

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