

Vergaderjaar 2014–2015

**34 182**

## **Wijziging van de Wet rijonderricht motorrijtuigen 1993 (wijzigingen naar aanleiding van evaluatie, nascholing beroepschauffeurs, bestuursrechtelijke handhaving en enkele verbeteringen)**

**Nr. 3**

### **MEMORIE VAN TOELICHTING**

#### **I. Algemeen deel**

##### **1. Inleiding**

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

##### **2. Evaluatie herziening 2009 WRM**

###### *2.1 Herziening 2009*

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

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

###### *2.2 Evaluatie*

In 2013 is de evaluatie van de WRM conform de motie Dijkma-Aptroot (Kamerstukken II 2011/12, 33 000 XII, nr. 14) en de motie Bashir (Kamerstukken II 2011/12, 29 398, nr. 336) vervroegd uitgevoerd. De motie Dijkma-Aptroot verzocht de regering de kwaliteitseisen die op basis van

de WRM aan opleidingen voor rijinstructeurs worden gesteld eerder te evalueren en zo nodig aan te scherpen en de motie Bashir verzocht de regering in de evaluatie specifiek aandacht te besteden aan de praktijkbegeleiding. Met deze evaluatie heeft de Minister van Infrastructuur en Milieu (hierna: IenM) voldaan aan de plicht om binnen vijf jaar na inwerkingtreding van de laatste integrale wetwijziging de voorgestelde wijzigingen op hun doeltreffendheid en effectiviteit in de praktijk te evalueren (artikel V van de wet van 24 oktober 2008 tot wijziging van de Wet rijonderricht motorrijtuigen 1993 naar aanleiding van de evaluatie van de doeltreffendheid en de effecten van deze wet in de praktijk (Stb. 2008, 432)). Doel van de evaluatie was om inzicht te krijgen in de examinering van nieuwe rijinstructeurs en de bijscholing van bestaande rijinstructeurs, zoals vastgelegd in de WRM. De evaluatie is uitgevoerd door onderzoeksbureau Royal HaskoningDHV.

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

### *2.3 Uitkomsten evaluatie*

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

#### *De kwaliteit van het WRM-examen*

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

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

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

De zwaarte van het examen waarborgt een kwalitatief hoogwaardige opleiding van een rijinstructeur. In het kader van de evaluatie van de WRM in 2002 is gebleken dat de vooropleidingseis niet geleid heeft tot een verhoging van de uiteindelijke kwaliteit van de nieuwe rijinstructeurs. Soms heeft de vooropleidingseis zelfs ongewenst een drempel opgeworpen (Kamerstukken II 2003/04, 29 200 XII, nr. 143). Daarom is ook eerder de intredetoets ingevoerd, de voorganger van de huidige geschiktheidstest. In de brief van 26 september 2013 is daarom gesteld dat het verhogen van de vooropleidingseis voor nieuwe toetreders niet wenselijk en niet nodig is.

### *Bijscholing*

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

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

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

### *Herintrederstraject*

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

Volgens de stakeholders en de rijinstructeurs moet het herintrederstraject blijven bestaan, maar het traject zou zich meer op de praktijk moeten richten dan nu. In de hiervoor genoemde brief van 26 september 2013 is aangekondigd dat het herintrederstraject zal worden aangepast.

### *Conclusie evaluatie*

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

1. Een rijinstructeur krijgt binnen de vijfjaarlijkse bijscholingsverplichting ruimere mogelijkheden om aan de eis van de praktijkbegeleiding te voldoen: een voldoende praktijkbegeleiding is genoeg, een tweede praktijkbegeleiding is dan niet meer nodig.
2. Een rijinstructeur krijgt meer tijd om vervanging te regelen voordat de instructiebevoegdheid ongeldig wordt verklaard na een onvoldoende laatste praktijkbegeleiding. De huidige termijn van zeven dagen wordt verlengd naar acht weken, zodat een rijinstructeur tevens de kans krijgt binnen die periode een volledig herintrederstraject bij exameninstituut IBKI (hierna: IBKI) af te leggen. Bij een voldoende resultaat daarvoor is de rijinstructeur dan weer in het bezit van een geldige instructiebevoegdheid.
3. Het herintrederstraject wordt qua exameninhoud praktijkgericht.

### *2.4 Wijzigingen WRM n.a.v. evaluatie*

Van de bovengenoemde wijzigingen die het gevolg zijn van de evaluatie vereist alleen de verlenging van de termijn om vervanging te regelen wijziging van de WRM. Voor het terugbrengen van het aantal verplichte praktijkbegeleidingen zal het Besluit rijonderricht motorrijtuigen 2009 worden gewijzigd.

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

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

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

### **3. Nascholing beroepschauffeurs**

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

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

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

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

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

### **4. Overige wijzigingen WRM**

Het wetsvoorstel voorziet in nog enkele andere wijzigingen van de WRM. Naast enkele wijzigingen van wetstechnische aard, deze zijn toegelicht in het artikelsgewijze deel van deze memorie van toelichting, zijn dat:

- De rijinstructeur die binnen de vijf jaar dat zijn certificaat geldig is een certificaat behaalt voor de motorrijtuigcategorie A, C, D of T heeft daarmee voldaan aan zijn verplichting tot het volgen van praktische bijscholing. Het praktijkgedeelte van een certificaat voor de motorrijtuigcategorieën A, B, C, D of T heeft voldoende overeenkomsten, om het behalen daarvoor te laten gelden als praktische bijscholing voor een ander certificaat. Omdat een rijinstructeur altijd een certificaat voor de motorrijtuigcategorie B moet hebben, geldt deze bepaling alleen voor het behalen van een certificaat voor de categorieën A, C, D of T.
- Een verplichting voor opsporingsambtenaren en toezichthoudende ambtenaren om certificaten die hun geldigheid hebben verloren in te nemen en aan IBKI te zenden indien het een ongeldig verklaard certificaat betreft en te vernietigen in de overige gevallen. Dit met het oog op het voorkomen van fraude met certificaten die hun geldigheid hebben verloren. Overigens bevat de WRM al de verplichting voor houders van een certificaat dat ongeldig is verklaard, dat certificaat terug te sturen aan IBKI. Aan deze verplichting is toegevoegd dat een ongeldig verklaard certificaat aangetekend moet worden verzonden aan of ingeleverd bij IBKI. In het verlengde daarvan krijgen de

opsporingsambtenaren en toezichhoudende ambtenaren de verplichting om ongeldig verklaarde certificaten die ze ter beschikking krijgen aan IBKI te sturen. Ten overvloede: de rijinstructeur die rijinstructie geeft hoewel zijn certificaat zijn geldigheid heeft verloren, is in overtreding.

- Enkele aanpassingen in de «maatregelen vakbekwaamheid» (hoofdstuk V van de WRM). Met het oog op een betere handhaving van de kwaliteit van rijinstructeurs en een verbetering van de kwaliteit van de rijnschoolbranche worden enkele aanpassing in hoofdstuk V voorgesteld. De voorgestelde aanpassingen zijn:
  - de rijinstructeur draagt zelf de kosten van het onderzoek in plaats van dat deze ten laste komen van alle overige rijinstructeurs, tenzij het gebrek aan vakbekwaamheid niet is aangetoond. Op grond van de (huidige) WRM komen de kosten voor het onderzoek naar aanleiding van de mededeling van de politie dat een rijinstructeur niet (langer) vakbekwaam lijkt te zijn, voor rekening van IBKI. Die kosten worden daarmee de facto omgeslagen over alle rijinstructeurs. Dat lijkt niet gerechtvaardigd in die gevallen dat een rijinstructeur blijkens het onderzoek niet over de vereiste vakbekwaamheid beschikt;
  - het onderscheid tussen onderzoek en toets vervalft; er kan alleen nog een onderzoek worden opgelegd. In de praktijk is gebleken dat de toets geen meerwaarde heeft ten opzichte van het onderzoek. Het laten afleggen van (onderdelen van) een examen door een rijinstructeur die bijvoorbeeld met verslavingsproblematiek kampt, zal in het algemeen weinig meerwaarde hebben. Het onderzoek is in die gevallen een geschikter instrument;
  - de ongeldigverklaring, indien uit het onderzoek blijkt dat de instructeur niet vakbekwaam (meer) is (artikel 23, vierde lid, van de WRM), gaat in op de dag na bekendmaking van het besluit van IBKI in plaats van zeven dagen na die bekendmaking. Het is niet wenselijk dat een rijinstructeur die niet vakbekwaam is gebleken nog langer rijinstructie geeft.

## **5. Handhaving**

### *5.1 Aanvullend toezicht door de ILT*

In dit wetsvoorstel wordt voorzien in een mogelijkheid om toezicht-houders aan te wijzen (het voorgestelde artikel 24a van de WRM).

Op dit moment is het toezicht op de naleving van de WRM opgedragen aan de opsporingsambtenaren, bedoeld in artikel 141 van het Wetboek van Strafvordering (in de praktijk de politie).

Met het oog op de voorgestane kwaliteitsverbetering van de rijinstructie en de wens om het risico van fraude met WRM-certificaten te verkleinen is het wenselijk dat het toezicht op de naleving van de WRM wordt geïntensiverd.

Om dat te bereiken is gekozen voor een aanvullende toezichtstaak voor de ILT. Gelet op het takenpakket van de politie en het beslag wat nu reeds op de capaciteit van de politie wordt gelegd, is het niet mogelijk om een intensivering van het toezicht uitsluitend bij de politie te beleggen.

De keuze voor de ILT is ingegeven door het bestaande takenpakket van de ILT. De ILT heeft in het domein verkeer en vervoer al de nodige toezicht-houdende taken, denk aan toezicht op de naleving van: de Wet personen-vervoer 2000 (bijvoorbeeld taxi's), vakbekwaamheid bestuurders en vervoer van gevaarlijke stoffen (onder meer over de weg).

Daar komt bij dat de ILT onder verantwoordelijkheid van de Minister van IenM functioneert en het dus voor de hand ligt dat, indien er een toezichthouder wordt aangewezen voor het IenM-domein, die toezichthouder de ILT is.

De aanwijzing van de ILT als toezichthouder houdt niet in dat de politie geen toezichthoudende taak meer heeft waar het gaat om de WRM. De WRM bevindt zich in het domein van het wegenverkeersrecht waarin de politie de primaire handhavende instantie is. Het is niet wenselijk dat de politie geen bevoegdheid heeft, wanneer in het kader van het algemeen verkeerstoezicht, een overtreding van de WRM wordt geconstateerd.

Indien de ILT een onbevoegde instructeur aantreft, dient een proces-verbaal te worden opgemaakt en aan het openbaar ministerie te worden gezonden. Het onbevoegd rijinstructie geven is een strafbaar feit en wordt langs strafrechtelijke weg gehandhaafd. Dat geldt ook indien de ILT de overtreding constateert.

### *5.2 Bestuursrechtelijke en strafrechtelijke handhaving*

In dit wetsvoorstel is gekozen voor het introduceren van bestuursrechtelijke handhaving, met (gedeeltelijk) behoud van de bestaande strafrechtelijke handhaving. Afhankelijk van de aard van de overtreding wordt deze bestuursrechtelijk dan wel strafrechtelijk gehandhaafd. Bij de keuze voor de wijze van handhaving is de notitie keuze sanctiestelsels (Kamerstukken II 2008/09, 31 700 VI, nr. 69), waarin het kabinetsbeleid ter zake is neergelegd, leidend geweest. Een belangrijk criterium in dit verband is of eventuele overtredingen zich in een besloten of een open context voordoen.

De WRM kent (in hoofdzaak) een besloten context. De context is besloten in dit opzicht dat de groep van gecertificeerde rijinstructeurs afgebakend is. Het is bekend om wie het gaat en toetreding tot die groep kan slechts gebeuren door het behalen van een of meer certificaten.

Een ander criterium is de ernst van de overtreding. Indien een overtreding van een wettelijk voorschrift een ernstige inbreuk op de rechtsorde vormt, is strafrechtelijke handhaving aangewezen.

De meeste overtredingen van de WRM vormen niet een zodanige inbreuk op de rechtsorde dat daarom strafrechtelijke handhaving vereist is. Het gaat hierbij om het niet naleven van de verplichting om ongeldig verklaarde WRM-certificaten terug te sturen aan of in te leveren bij IBKI (de artikelen 15, derde lid, en 22, vijfde lid, van de WRM). Deze verplichting dient om de kans op fraude met ongeldig verklaarde WRM-certificaten, waaraan niet valt af te lezen dat ze ongeldig zijn verklaard, te verkleinen.

Daarnaast gaat het om het zonder geldig WRM-certificaat geven van scholing (artikel 16 van de WRM). Deze eis is vooral ingegeven vanuit didactische overwegingen; instructie heeft in deze gevallen slechts zin als die door een didactisch geschoolde instructeur wordt gegeven. Deze overtredingen, hoewel zonder meer ongewenst, zijn niet van dien aard dat strafrechtelijke handhaving op zijn plaats is. De eerste overtreding is van administratieve aard en de tweede beperkt de effectiviteit van de gegeven instructie.

Voor het onbevoegd rijinstructie geven, dat wil zeggen rijinstructie geven zonder dat degene die de instructie geeft over een geldig WRM-certificaat voor de betrokken motorrijtuigcategorie beschikt, is in dit wetsvoorstel strafrechtelijke sanctionering gehandhaafd.

De eerste overweging hierbij is dat zoals gezegd de context van de WRM weliswaar besloten is, maar dat mogelijke overtredingen van de WRM zich niet binnen die besloten context voordoen. Het is mogelijk, hoewel niet toegestaan, om rijinstructie te geven zonder te beschikken over een certificaat; dit betreft juist personen die buiten de besloten groep staan. De vaststelling van een dergelijke overtreding kan slechts door algemeen (ongericht) toezicht, door de politie in het kader van de verkeershandhaving, plaatsvinden.

Deze overtreding kan zich weliswaar ook binnen de besloten context voordoen, wanneer een rijinstructeur die zijn WRM-bevoegdheid heeft verloren, doorgaat met het geven van rijinstructie. Hierop is gericht toezicht wel mogelijk, aangezien het gaat om iemand die in ieder geval op enig moment, bekend was bij IBKI. Om de hierna genoemde reden is ook in dat geval strafrechtelijke handhaving aangewezen.

De tweede overweging is de ernst van de overtreding oftewel de inbreuk op de rechtsorde.

Het geven van rijinstructie zonder blijk te hebben gegeven van bekwaamheid ter zake vormt een bedreiging van de verkeersveiligheid. In verreweg de meeste gevallen wordt de instructie gegeven aan een persoon die geen rijbewijs heeft of heeft gehad. Dat wil zeggen, iemand die zich de vaardigheden die vereist zijn voor het besturen van een motorrijtuig nog niet eigen heeft gemaakt. De instructeur moet dus zowel de cursist die vaardigheden bijbrengen als zorgen voor verkeersveilig rijgedrag door een onervaren en onvoorspelbare automobilist. Dat legt een zware verantwoordelijkheid bij de instructeur. Deze verantwoordelijkheid moge ook blijken uit de keuze van de wetgever om in een rijinstructie-situatie de instructeur aan te merken als bestuurder in de zin van de Wegenverkeerswet 1994. Uit de samenhang tussen de Wegenverkeerswet 1994 en de WRM valt af te leiden dat de wetgever hier is uitgegaan van rijinstructie door een instructeur met een geldig WRM-certificaat. Dat betekent dat de cursist die instructie krijgt van een onbevoegde instructeur moet worden aangemerkt als bestuurder, met als onmiddellijk gevolg dat de cursist een strafbaar feit pleegt (het rijden zonder rijbewijs). Dat dit ook gevolgen kan hebben voor de aansprakelijkheidsvraag bij een eventuele aanrijding moge van zelf spreken. Het zonder bevoegdheid geven van rijinstructie brengt dus de verkeersveiligheid in gevaar en plaatst voorts de cursist (onbewust en ongewild) in de positie van pleger van een strafbaar feit (rijden zonder rijbewijs) en aansprakelijke voor eventuele schade aan anderen. Voor een dergelijk handelen is strafrechtelijke handhaving een passend middel.

### *5.3 Boetehoogtes*

De WRM, zoals die luidt na aanvaarding en inwerkingtreding van dit wetsvoorstel, kent drie overtredingen: onbevoegd rijinstructie geven, onbevoegd scholing geven en niet terugsturen van een ongeldig verklaard WRM-certificaat.

Voor de eerste overtreding, het onbevoegd geven van rijinstructie, kent de WRM reeds strafrechtelijke sanctionering en een strafbedreiging van ten hoogste twee maanden hechtenis of een boete van de derde categorie, bedoeld in artikel 23 van het Wetboek van Strafrecht. De maximale boete komt daarmee op € 8.100. Er is geen aanleiding om hier verandering in te brengen.

Voor de tweede overtreding, het onbevoegd geven van scholing, wordt in dit wetsvoorstel voorzien in de mogelijkheid van een bestuursrechtelijke boete. De hoogte van bestuursrechtelijke boetes wordt, volgens het



kabinetsbeleid ter zake (Kamerstukken II 2012/13, 33 400 VI, nr. 80), zo mogelijk gerelateerd aan de categorieën van artikel 23 van het Wetboek van Strafrecht. In dit geval heeft dat geleid tot de keuze voor de tweede categorie. De maximale boete komt daarmee op € 4.050. De reden voor de keuze voor deze categorie is dat deze overtreding duidelijk minder ernstig is dan het onbevoegd geven van rijinstructie.

De derde overtreding, het niet terugsturen van ongeldig verklaarde certificaten, wordt gesanctioneerd met een bestuurlijke boete van de eerste categorie. De maximale boete komt daarmee op € 405. Deze hoogte is passend voor wat neerkomt op een administratieve nalatigheid.

Voor de goede orde wordt hierbij opgemerkt dat de genoemde boetehoogtes maxima zijn. In het geval van onbevoegd rijinstructie geven zal de strafrechter en in overige gevallen zal de Minister van IenM bij het bepalen van de hoogte van de op te leggen boete rekening houden met alle omstandigheden van het geval.

## **6. Bedrijfs- en milieueffecten**

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

Dit wetsvoorstel heeft geen milieueffecten.

### *Administratieve lasten*

Dit wetsvoorstel heeft geen gevolgen voor de administratieve lasten voor de burger.

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

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

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

### Bestaande situatie

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

Op 18 februari 2014 waren er volgens informatie van IBKI 15.257 mensen met een geldige instructiebevoegdheid. Uitgaande van 3.051 instructeurs op jaarbasis die de vijfjaarlijkse bijscholing volgen, bedragen de administratieve lasten 1.271 uur.

### *Nieuwe situatie*

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

Uitgaande van circa 3.051 instructeurs op jaarbasis die de vijfjaarlijkse bijscholing volgen, bedragen de administratieve lasten 1.017 uur. Dit betekent een verlichting ten opzichte van de oude situatie met 254 uur hetgeen bij een uurtarief van € 45 overeenkomt met een verlichting van € 11.430 Euro.

### *Nalevingskosten*

Een praktijkbegeleiding kost op dit moment of € 221 of € 257 voor de rijinstructeur, afhankelijk of hij een centrale examenlocatie kiest of een individuele examenlocatie. De centrale examenlocatie is bij IBKI. Een rijinstructeur kan iedere plaats in Nederland als individuele examenlocatie opgeven, mits de locatie voldoet aan de eisen van IBKI, zoals vanaf 08.30 uur open, parkeergelegenheid en geen thuislocatie.

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

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

In totaal betekent het wegvallen van een praktijkbegeleiding een reductie in de nalevingskosten van € 1.300.335.

#### **Administratieve lasten**

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

#### **Nalevingskosten**

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

## **7. Internetconsultatie en afstemming met rijnschoolbranche**

Het wetsvoorstel is in internetconsultatie geweest. Dit heeft 67 afzonderlijke reacties opgeleverd.

Een overgrote meerderheid is het eens met het afschaffen van de verplichte tweede praktijkbegeleiding.

Het voorstel om de praktische nascholing van beroepschauffeurs uit te zonderen van de WRM wordt overwegend kritisch bekeken, al zijn een aantal brancheorganisaties van mening dat een wettelijke basis voor PTN goed is voor de veiligheid op de weg en voor besparing op het brandstofverbruik. In paragraaf 3 van deze memorie van toelichting is reeds uiteengezet waarom deze uitzondering voorgesteld wordt.

Één inspreker heeft voorgesteld om het behalen van een instructiebevoegdheid voor een nieuwe motorrijtuigcategorie gelijk te stellen met bijscholing. Die suggestie is overgenomen in artikel I, onderdeel G, van dit wetsvoorstel, voor wat betreft de praktische bijscholing.

De overige reacties hebben niet geleid tot aanpassing van het wetsvoorstel.

De voorgestelde aanpassingen met betrekking tot de maatregelen vakbekwaamheid zijn het gevolg van nadere consultatie van de Nationale Politie na afsluiting van de internetconsultatie. In het voorstel zoals het in internetconsultatie is geweest, was voorzien in het vervallen van hoofdstuk V van de WRM. Naar aanleiding van de consultatie van de Nationale Politie is gekozen voor het behouden van de maatregelen vakbekwaamheid met enkele aanpassingen. IBKI heeft de rijkschoolbranche geconsulteerd over de voorgestelde aanpassingen van de maatregelen vakbekwaamheid, deze kunnen op instemming van de branche rekenen. De voorstellen zijn ook voorgelegd aan de Nationale Politie die eveneens instemt met de voorgestelde aanpassingen.

## **II. ARTIKELEN**

### **Artikel I**

Bij het opstellen van het wetsvoorstel is uitgegaan van de tekst van de WRM zoals die luidt na de inwerkingtreding van de wet van 3 december 2014 tot wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 en de Wet rijonderricht motorrijtuigen 1993 in verband met de invoering van de rijbewijsplicht voor landbouw- en bosbouwtrekkers en motorrijtuigen met beperkte snelheid (T-rijbewijs) (Stb. 2015, 10).

#### *Onderdeel A*

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

Voorts wordt de begripsomschrijving «richtlijn vakbekwaamheid bestuurders» toegevoegd en worden twee niet langer noodzakelijke begripsomschrijvingen geschrapt.

Tenslotte wordt een verwijzing verbeterd.

## *Onderdeel B*

### *onder 1*

#### *onder a*

Dit betreft de verbetering van een verwijzing.

#### *onder b*

Deze wijziging brengt onderdeel h in overeenstemming met de andere onderdelen van artikel 2, eerste lid, van de WRM.

#### *onder c, d en e*

Deze wijzigingen vloeien voort uit het voorstel om de toets in het kader van de maatregelen vakbekwaamheid te laten vervallen (zie paragraaf 4 van het algemeen deel van deze memorie van toelichting).

#### *onder 2, 3, 4, 5 en 6*

Dit betreft de verbetering van verwijzingen.

## *Onderdeel C*

De eerste wijziging is een gevolg van het vervallen van artikel 2, eerste lid, onderdeel i (zie artikel 1, onderdeel B, onder b en c).

De tweede wijziging betreft de verbetering van een verwijzing.

## *Onderdeel D*

Deze wijziging volgt uit het voorgestelde artikel 24a van de WRM. Met deze wijziging krijgen de ambtenaren van de ILT ook toegang tot het register.

## *Onderdeel E*

Dit betreft de betere aansluiting op de wettelijke regeling van de verschillende rijbewijscategorieën. (Zie ook de toelichting bij artikel 1, onderdeel A) en van de verplichte nascholing voor beroepschauffeurs.

Sinds 1 januari 2015 is het begrip «bedrijfsmatig» geschrapt uit artikel 7, hetgeen inhoudt dat voor iedere vorm van rijonderricht, of dat nu beroepsmatig of vrijwillig, met winstoogmerk, of in de privésfeer wordt gegeven, een certificaat vereist is. Dit uiteraard met uitzondering van de vormen van rijonderricht, genoemd in artikel 7, tweede lid, van de WRM. Voor de volledigheid wordt hierbij opgemerkt dat het rijonderricht niet beperkt is tot het onderricht in de praktische vaardigheden. Ook het theoretisch onderricht wordt tot het rijonderricht gerekend.

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

De nadere eisen worden vastgelegd in de Regeling vakbekwaamheid bestuurders 2012.

#### *Onderdeel F*

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

#### *Onderdeel G*

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

#### *Onderdeel H*

Dit betreft de verbetering van een verwijzing.

#### *Onderdeel I*

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

#### *Onderdeel J*

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

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

#### *Onderdeel K*

Deze wijziging vloeit voort uit de verplichting voor de houder van een certificaat dat ongeldig is verklaard, dat certificaat in te leveren bij IBKI. Daarmee kan die houder niet voldoen aan de voorwaarde voor herintreding dat hij beschikt over een certificaat dat minder dan vijf jaar geleden zijn geldigheid heeft verloren. Daarom bepaalt het voorgestelde artikel 12c, eerste lid, dat degene die, blijkens het register, minder dan vijf jaar geleden beschikte over een geldig certificaat het herintrederstraject kan volgen.

Ten slotte is de verwijzing naar het instructeursbewijs van voor 1 januari 2008 geschrapt, dergelijke bewijzen zijn er niet meer.

#### *Onderdeel L*

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

Daarnaast wordt de geldigheid van het certificaat dat wordt afgegeven direct na het behalen van het examen voor de motorrijtuigcategorieën A1, A2, A, C1, C, D1 of D verlengd van zes naar tien maanden. De reden daarvoor is dat IBKI in vrijwel alle gevallen met toepassing van artikel 13, onderdeel a, tweede volzin, van de WRM de geldigheid van die certifi-

caten verlengt tot tien maanden als gevolg van het beperkte aantal beschikbare stageplaatsen voor de genoemde motorrijtuigcategorieën. Om aan die praktijksituatie tegemoet te komen is gekozen voor het verlengen van de standaardtermijn.

De verlengingsmogelijkheid blijft ongewijzigd: IBKI kan dus in bijzondere omstandigheden de voorgestelde termijn van 10 maanden verlengen met vier maanden.

#### *Onderdeel M*

Dit betreft de verbetering van verwijzingen.

#### *Onderdeel N*

##### *onder 1*

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

##### *onder 2*

Deze wijziging betreft de ingangsdatum van de ongeldigverklaring van het certificaat. Zoals reeds toegelicht in paragraaf 2.4 van het algemeen deel van deze memorie van toelichting is het wenselijk die datum in geval van ongeldigverklaring als gevolg van het niet voldoen aan de bijscholingsverplichting na acht weken van kracht te laten worden. Voor ongeldigverklaring op een van andere gronden blijft de ingangsdatum zeven dagen na de bekendmaking.

Aan artikel 15, tweede lid, is toegevoegd dat de in dat artikel genoemde termijn van toepassing is voor zover het certificaat niet voor het einde van die termijn is verlopen.

Certificaten worden afgegeven met een geldigheidsduur van vijf jaar. Indien tegen het einde van die geldigheidsduur een certificaat ongeldig wordt verklaard, kan het zijn dat de termijn van artikel 15, tweede lid, later eindigt dan de oorspronkelijke einddatum van het certificaat. In die gevallen eindigt de geldigheid van het certificaat op die oorspronkelijke datum, dus vijf jaar na de datum van afgifte.

Aan artikel 15, derde lid, is toegevoegd dat het ongeldig verklaarde certificaat aangetekend aan IBKI moet worden gestuurd. Deze verplichting geldt vanaf het moment dat de ongeldigverklaring van kracht is geworden. Dat betekent dat wanneer de geldigheid van het certificaat eerder eindigt dan de ingangsdatum van de ongeldigverklaring het certificaat aan IBKI moet worden gezonden zodra de geldigheid is geëindigd.

De eis van aangetekend terugsturen is opgenomen om discussies over de vraag of het ongeldig verklaarde certificaat wel of niet is teruggestuurd, en bijvoorbeeld verloren is gegaan in de post, te voorkomen.

Het staat de houder van het ongeldig verklaarde certificaat overigens vrij om het certificaat persoonlijk in te leveren bij IBKI in Nieuwegein.

Met deze aanpassing wordt zeker gesteld dat het ongeldig verklaarde certificaat daadwerkelijk uit de roulatie wordt genomen.

#### *Onderdeel O*

Deze betreft de verbetering van een verwijzing.

## *Onderdelen P, Q en R*

Dit betreft de verbetering van verwijzingen.

### *Onderdeel S*

In paragraaf 4 van het algemeen deel van deze memorie van toelichting is toegelicht dat de maatregelen vakbekwaamheid op enkele punten worden aangepast. Dit onderdeel en de onderdelen T en U strekken daartoe.

#### *onder 1*

In navolging van het onderzoek naar de rijvaardigheid dat door het CBR kan worden opgelegd aan een rijbewijshouder voorziet het voorgestelde artikel 21, derde lid, van de WRM er in dat de rijinstructeur aan wie een onderzoek naar de bekwaamheid wordt opgelegd, die kosten draagt. Onder de bestaande wetgeving worden die kosten door IBKI en daarmee door alle rijinstructeurs gedragen.

Het bestaande artikel 21, derde lid, van de WRM regelt de toets. Voorgesteld wordt om die toets af te schaffen (zie ook paragraaf 4 van het algemeen deel van deze memorie van toelichting).

#### *onder 2*

Dit betreft de aanpassing van een verwijzing.

### *Onderdeel T*

#### *onder 1*

Artikel 22, eerste lid, tweede volzin, van de WRM ziet op de toets. Voorgesteld wordt om die toets af te schaffen (zie ook paragraaf 4 van het algemeen deel van deze memorie van toelichting).

#### *onder 2*

#### *onder a*

Deze wijziging vloeit voort uit het voorstel om de toets af te schaffen (zie ook paragraaf 4 van het algemeen deel van deze memorie van toelichting).

#### *onder b*

De bepaling dat IBKI moet bepalen op welk deel van de geldigheidsduur van het certificaat de ongeldigverklaring betrekking heeft is overbodig. De ongeldigverklaring heeft tot gevolg dat het certificaat zijn geldigheid verliest, hoelang het zonder die ongeldigverklaring nog geldig zou zijn geweest, doet daarbij niet ter zake.

De tweede wijziging betreft de verbeterde aansluiting op wettelijke regeling van de verschillende rijbewijscategorieën (zie ook de toelichting bij artikel I, onderdeel A).

#### *onder 3*

Deze wijziging volgt uit het voorgestelde artikel 24a van de WRM. Met deze wijziging krijgen de ambtenaren van de ILT ook de bevoegdheid om een mededeling te doen die aanleiding kan zijn tot het instellen van een onderzoek naar de vakbekwaamheid van een rijinstructeur.

#### *onder 4*

Deze wijziging betreft het schrappen van de termijn van zeven dagen na de bekendmaking van het besluit tot ongeldigverklaring van het certificaat, indien uit het onderzoek is gebleken dat de instructeur in kwestie niet bekwaam (meer) is. (zie ook paragraaf 4 van het algemeen deel van deze memorie van toelichting).

#### *onder 5*

Het voorgestelde artikel 22, vijfde lid, van de WRM komt overeen met het voorgestelde artikel 15, derde lid, van de WRM. Voor een toelichting wordt verwezen naar de artikelsgewijze toelichting bij artikel I, onderdeel N, onder 2.

#### *Onderdeel U*

##### *onder 1*

Deze wijziging vloeit voort uit het voorstel om de toets af te schaffen (zie ook paragraaf 4 van het algemeen deel van deze memorie van toelichting).

##### *onder 2*

De bepaling dat IBKI moet bepalen op welk deel van de geldigheidsduur van het certificaat de ongeldigverklaring betrekking heeft is overbodig. De ongeldigverklaring heeft tot gevolg dat het certificaat zijn geldigheid verliest, hoelang het zonder die ongeldigverklaring nog geldig zou zijn geweest, doet daarbij niet ter zake.

De tweede wijziging betreft de verbeterde aansluiting op wettelijke regeling van de verschillende rijbewijscategorieën (zie ook de toelichting bij artikel I, onderdeel A).

#### *Onderdeel V*

##### *onder 1 en 2*

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

##### *onder 3*

Het voorgestelde artikel 24, derde lid, van de WRM verplicht opsporingsambtenaren en toezichthoudende ambtenaren om certificaten die hun geldigheid hebben verloren, of dat nu het gevolg is van ongeldigverklaring of het enkele verstrijken van de tijd, in te nemen en aan IBKI terug te sturen indien die certificaten ongeldig verklaard zijn en te vernietigen in de overige gevallen (zie ook paragraaf 4 van het algemeen deel van deze memorie van toelichting).

Certificaten kunnen hun geldigheid op een aantal gronden verliezen. De eerste is het verstrijken van de geldigheidsduur, bedoeld in artikel 13 van de WRM. De tweede mogelijkheid is het van rechtswege ongeldig worden van het certificaat doordat een nieuw of vervangend certificaat is afgegeven of er onbevoegd wijzigingen zijn aangebracht in het certificaat



(artikel 14, onderdelen a tot en met c, van de WRM). De derde mogelijkheid is ongeldigverklaring op grond van artikel 15, eerste lid, van de WRM wegens: onjuiste gegevensverstrekking (onderdeel a), abusievelijke afgifte (onderdeel b), niet halen van de stage (onderdeel c) of niet voldoen aan de verplichting voor praktische bijscholing (onderdeel d). De vierde mogelijkheid is ongeldigverklaring wegens het niet meewerken aan een onderzoek naar vakbekwaamheid als bedoeld in artikel 21, tweede lid, van de WRM. De vijfde en laatste mogelijkheid is ongeldigverklaring op basis van de uitkomst van het onderzoek, bedoeld in artikel 21, tweede lid, van de WRM.

#### *Onderdeel W*

Het voorgestelde artikel 24a van de WRM geeft de Minister van IenM de bevoegdheid om toezichthoudende ambtenaren aan te wijzen (zie ook paragraaf 5.1 van het algemeen deel van deze memorie van toelichting). Op basis van dat artikel zullen de ambtenaren van de ILT worden aangewezen.

Het voorgestelde artikel 24b van de WRM geeft de Minister van IenM de bevoegdheid om ter handhaving van die wet en de daarop gebaseerde bepalingen een last onder bestuursdwang op te leggen. Op grond van artikel 5:32, eerste lid, van de Algemene wet bestuursrecht kan de Minister in plaats daarvan ook een last onder dwangsom opleggen.

#### *Onderdeel X*

Deze wijziging vloeit voort uit het voorstel om de het merendeel van de overtredingen van de WRM over te hevelen naar het bestuursrecht (zie paragraaf 5.2 van het algemeen deel van deze memorie van toelichting).

Voorts wordt voorgesteld om het bestaande tweede lid van artikel 25 te laten vervallen. Aan een dergelijke mogelijkheid is geen behoefte gebleken.

#### *Onderdeel Y*

Deze wijziging vloeit voort uit het overhevelen van overtreding van artikel 16 van het strafrecht naar het bestuursrecht (zie ook paragraaf 5.2 van het algemeen deel van deze memorie van toelichting).

#### *Onderdeel Z*

Deze wijzigingen betreffen de overheveling van een aantal overtredingen van de WRM van het strafrecht naar het bestuursrecht (zie ook paragraaf 5.2 van het algemeen deel van deze memorie van toelichting).

De tweede categorie kent een maximum van € 4.050,-.

De eerste categorie kent een maximum van € 405,-.

Het bestaande artikel 27 van de WRM ziet op instructeursbewijzen van voor 1 januari 2008, die zijn er niet meer. De invorderingsbevoegdheid ten aanzien van dergelijke bewijzen is daarom niet meer nodig en kan worden geschrapt.

## **Artikel II**

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

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