

## **Beantwoording van de 7 vragen uit het Integraal afwegingskader voor beleid en regelgeving (IAK)**

Het Integraal afwegingskader voor beleid en regelgeving bevat normen waaraan goed beleid of goede regelgeving dient te voldoen. Uitgebreide informatie vind je op [www.naarhetiak.nl](http://www.naarhetiak.nl)

### **Besluit tot wijziging van het Besluit rijonderricht motorrijtuigen 2009 in verband met wijzigingen naar aanleiding van evaluatie en enkele verbeteringen.**

#### ***Versie t.b.v. de internetconsultatie***

#### 1. Wat is de aanleiding?

Deze Regeling Rijonderricht Motorrijtuigen (hierna RRM 2009) is een uitwerking van het Besluit rijonderricht motorrijtuigen 2009 (hierna: BRM 2009). Deze wijzigingen zijn ingegeven door ervaringen uit de praktijk naar aanleiding van evaluatie. De wijzigingen die verband houden met het verminderen van het aantal praktijkbegeleidingen in het kader van de bijscholing zijn reeds aan de Tweede Kamer aangekondigd. Hetzelfde geldt voor het praktijkgerichter maken van het herintrederstraject. Eveneens zijn een amendement en moties van de Tweede Kamer aanleiding om het RRM 2009 aan te passen.

#### 2. Wie zijn betrokken?

Het betreft hier de groep rijinstructeurs. Er is uitvoerig gesproken met de branchepartijen BOVAG, FAM en VRB. Ook de LBKR is gevraagd om een reactie. Verder is in de adviesraad van het IBKI (exameninstituut) van Innovam elke wijziging afgestemd. Het concept van dit besluit is besproken met de branchepartijen.

#### 3. Wat is het probleem?

Het probleem was dat rijinstructeurs het gevoel hadden dat ze onnodig verplicht twee praktijkbegeleidingen moesten ondergaan, terwijl alleen de tweede praktijkbegeleiding gewaardeerd werd voor de geldigheid van het certificaat. Tevens waren ze van mening dat het certificaat niet ongeldig kon worden door een onvoldoende praktijkbegeleiding, maar dat er een educatief traject mogelijk moest zijn waardoor de kwaliteit van het lesgeven wordt geborgd. De branchepartijen vroegen met name aandacht voor het afsluiten van het herintrederstraject als vluchtroute voor het educatieve traject.

#### 4. Wat is het doel?

Het doel is allereerst lastenverlichting door het aantal verplicht te volgen praktijkbijscholingen te verlagen van twee naar één. De verplichting om twee praktijkbijscholingen te volgen bleek onevenredig belastend voor instructeurs. Ook de eerste praktijkbegeleiding zou bij een voldoende beoordeling moeten meetellen voor het behalen van de bijscholing. Dat wordt bij het concept wijzigingsvoorstel geregeld. Het maximum van drie praktijkbegeleidingen binnen de geldigheidsduur van vijf jaar is gehandhaafd, zodat de rijinstructeur drie mogelijkheden heeft om aan zijn verplichting te voldoen. Haalt de instructeur dit niet, dan komt die in het zogenaamde educatieve traject, dat met het concept wijzigingsvoorstel verder is uitgewerkt. Bovendien bevat het wijzigingsvoorstel een maatregel om het zogenaamde herintrederstraject praktijkgerichter te maken, zodat een herintreder meer ervaring meekrijgt voor die weer rijonderricht kan gaan geven. Dat komt diens kennis en vaardigheden ten goede.

#### 5. Wat rechtvaardigt overheidsinterventie?

Dit betreft geen nieuw beleid, maar aanpassing van bestaand beleid naar aanleiding van een evaluatie onder de beroepsgroep. Zonder aanpassing van regelgeving worden verbeterpunten uit de evaluatie van de Wet rijonderricht motorrijtuigen 1993 in 2013 en de daaruit voortvloeiend wetswijziging niet meegenomen.

#### 6. Wat is het beste instrument?

De gewenste aanpassingen kunnen niet worden bereikt zonder het RRM 2009 te wijzigen. Daarin is namelijk uitgewerkt wat de examens, praktische bijscholing en het herintrederstraject inhouden.

#### 7. Wat zijn de gevolgen voor burgers, bedrijven, overheid en milieu?

De lastenverlichting ten gevolge van het terugbrengen van het aantal praktijkbegeleiding komt neer op iets minder dan € 1,2 miljoen. Hierbij is rekening gehouden met de tijd die instructeurs eraan kwijt zijn (4 uur) en de kosten van een praktijkbegeleiding. Het tarief voor de praktijkbegeleiding op de centrale locatie is € 195 en het tarief voor de praktijkbegeleiding op locatie is € 260. Het totaal aantal rijinstructeurs is circa 14.200.

De invoering van het educatieve traject uit het amendement Laçin c.s. heeft ook gevolgen voor de administratieve lasten en nalevingskosten. Het uitgangspunt van het genoemde amendement is juist dat met het educatieve traject onaantrekkelijke kosten zijn gemoeid, die functioneren als een alternatief voor de het vervallen van de instructiebevoegdheid bij het niet tijdig halen van de praktische bijscholing.

Het educatieve traject kost ongeveer 21 uur (zes dagdelen à drie uur bijles en een dagdeel praktijkbegeleiding) en € 2.000 per instructeur die daarvan gebruikmaakt. Ervan uitgaande dat in lijn met de afgelopen jaren ongeveer 30 instructeurs per jaar de praktische bijscholing niet halen en daardoor in het educatieve traject zouden komen, bedragen de administratieve lasten ongeveer € 28.350, gerekend met een tarief van € 45, en de nalevingskosten € 60.000. In totaal kost het educatieve traject daarmee jaarlijks € 88.350, mits elke instructeur maar één verlenging nodig heeft. Hier staat als voordeel voor de instructeur tegenover dat die de instructiebevoegdheid een half jaar langer kan gebruiken.

Voor wat betreft de wijziging van het herintrederstraject is de verwachting dat deze niet tot verschuivingen in administratieve lasten en nalevingskosten zal leiden ten opzichte van de huidige situatie. Jaarlijks volgen blijkens ervaringscijfers ongeveer 65 instructeurs het herintrederstraject. Een andere belangrijke lastenpost bij het herintrederstraject zijn de kosten voor de instructeur van de voorbereiding van deze verplichtingen, bestaande uit gedeerde inkomsten voor de studie-uren en eventueel kosten voor het volgen van scholing bij een opleidingsinstituut. Die lasten verschillen per instructeur, waardoor het niet mogelijk is om de veranderingen voor deze post goed in te schatten.