

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

1. Wat is de aanleiding?

In 2013 is de evaluatie van de WRM 1993 conform de motie Dijkema-Aptroot (Kamerstukken II 2011/12, 33 000-XII, nr. 14) en de motie Bashir (Kamerstukken II 2011/12, 29 398, nr. 336) vervroegd uitgevoerd. Met deze evaluatie heeft de Minister van Infrastructuur en Milieu 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. 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 1993.

Een tweede aanleiding is de behoefte die vanuit de transportbranche en de werknemersorganisaties is geuit om het huidige PTN-certificaat te behouden. Dit certificaat geeft ervaren mentor-chauffeurs de bevoegdheid praktische nascholing te geven aan collega-chauffeurs.

2. Wie zijn betrokken?

- Wetgeving is afgestemd met IBKI en CBR
- BOVAGIn de klankbordgroep van de WRM evaluatie hadden vertegenwoordigers van grote brancheorganisaties (BOVAG, FAM, VRB), verkeersorganisaties (VVN, Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Gelderland), belangenorganisaties (KNMV), vertegenwoordigers van grote opleidingsinstituten (LBVI, VVB), OTCrij, het opleidings- en trainingscentrum van het Ministerie van Defensie, CNV vakmensen, de Politieacademie, het CBR en IBKI zitting.
- Bij de beleidsontwikkeling van PTN zijn BOVAG, FAM, TLN betrokken.

3. Wat is het probleem?

De Tweede Kamer heeft de Minister van IenM verzocht om de WRM vervroegd te evalueren. Vanuit de Tweede Kamer zijn twee moties ingediend. De motie Dijkema-Aptroot verzoekt de regering de kwaliteitseisen die op basis van de WRM aan opleidingen voor rijinstructeurs worden gesteld zo nodig aan te scherpen en de motie Bashir verzoekt de regering om te komen tot een betere praktijkbegeleiding. Deze twee punten zijn bij de evaluatie van de WRM meegenomen.

De herziening van de WRM 1993 van 2009 tot gevolg dat vanaf 1 juni 2014 ook voor aanvullend rijonderricht in het kader van de praktische nascholing van beroepschauffeurs voor C- en D-rijbewijzen een certificaat als bedoeld in artikel 7 van de WRM 1993 vereist is.

Vanaf 2011 heeft zich echter 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 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 WRM B- en C- (en/of D-) certificaat te halen zal dit een te grote drempel opwerpen voor de huidige en toekomstige trainers.

4. Wat is het doel?

Dit concept-wetsvoorstel voorziet in wijziging van de WRM 1993. Deze wijzigingen zijn ingegeven door de evaluatie van de herziening van de WRM 1993 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. De inwerkingtreding is voorzien per 1 juli 2016.

Tegelijkertijd met de conceptwet wordt onderliggende regelgeving, het Besluit Rijonderricht Motorvoertuigen en de Regeling Rijonderricht Motorvoertuigen ter consultatie voorgelegd. De inwerkingtreding hiervan is voorzien per 1 juli 2016.

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 de Regeling Vakbekwaamheid Bestuurders.

5. Wat rechtvaardigt overheidsinterventie?

Het betreft bestaande regelgeving. Zonder aanpassing van regelgeving worden verbeterpunten uit de aanpassing van 2009 en de evaluatie in 2013 niet meegenomen.

Op grond van de Europese Richtlijn 2003/59 (richtlijn vakbekwaamheid) dient geborgd te worden dat de trainers die zich bezig houden met nascholing van bus- en truckchauffeurs over voldoende didactische vaardigheden en ervaring beschikken. Daarom is het gewenst dat er op het niveau van een ministeriële regelgeving de randvoorwaarden nader worden uitgewerkt.

6. Wat is het beste instrument?

Andere instrumenten zijn in dit geval niet aan de orde. Het betreft een aanpassing van reeds bestaande regelgeving.

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

Dit wetsvoorstel zal niet leiden tot een stijging van 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 het instituut. De verlichting in administratieve lasten is het gevolg van de som van de veranderingen in de vijfjaarlijkse verplichte bijscholing.

Naast een verlaging in de administratieve lasten (5 minuten minder) heeft deze wetswijziging ook invloed op de nalevingskosten voor de rijinstructeur, doordat een praktijkbeoordeling wegvalt. Hierbij wordt uitgegaan van een naleving van 100%.

Voor de praktijktrainers verandert er niet zo veel. Nieuwe kandidaten die na de inwerkingtreding gecertificeerd willen worden dienen een extra cursus te volgen. De kosten hiervan zijn echter veel geringer dan die van het behalen van een WRM-C

certificaat.