

WIJ WILLEM ALEXANDER,
BIJ DE GRATIE GODS,
KONING DER NEDERLANDEN,
PRINS VAN ORANJE-NASSAU,
ENZ. ENZ. ENZ.

Besluit van

tot wijziging van het Reglement rijbewijzen in verband met herstructurering van de examenstructuur voor het behalen van rijbewijzen van de categorieën C1, C, D1 en D en getuigschriften van vakbekwaamheid en enige andere technische wijzigingen

Op de voordracht van Onze Minister van Infrastructuur en Waterstaat van ... 2022, nr. IenW/BSK-2022/..., Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken;
Gelet op de artikelen 111, eerste lid, aanhef en onderdeel b, 151d en 151e, eerste lid, van de Wegenverkeerswet 1994;
De Afdeling advisering van de Raad van State gehoord (advies van ..., nr. ...);
Gezien het nader rapport van Onze Minister van Infrastructuur en Waterstaat van ..., nr. IenW/BSK-2022/..., Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken;

Hebben goedgevonden en verstaan:

Artikel I

Het Reglement rijbewijzen wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 53 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het zevende en achtste lid komen te luiden:
 7. Het onderzoek naar de rijvaardigheid voor de rijbewijscategorie C1 bestaat uit een theorie-examen en een praktijkexamen.
 8. Het onderzoek naar de rijvaardigheid voor de rijbewijscategorie C bestaat uit een theorie-examen en een praktijkexamen.
2. Onder vernummering van het negende lid tot dertiende lid, van het tiende lid tot vijftiende lid en van het dertiende lid tot veertiende lid worden na het achtste lid twee leden ingevoegd, luidende:

9. Het onderzoek naar de rijvaardigheid voor de rijbewijscategorie D1 bestaat uit een theorie-examen, bestaande uit de onderdelen rijbewijs/vakbekwaamheid 1 en rijbewijs 2, en een praktijkexamen.

10. Het onderzoek naar de rijvaardigheid voor de rijbewijscategorie D bestaat uit een theorie-examen, bestaande uit de onderdelen rijbewijs/vakbekwaamheid 1 en rijbewijs 2, en een praktijkexamen.

3. In het negende lid (nieuw) en tiende lid (nieuw) vervalt „, bestaande uit de onderdelen rijbewijs/vakbekwaamheid 1 en rijbewijs 2,“.

4. Het elfde lid komt te luiden:

11. De aanvrager die heeft aangetoond te beschikken over een aan hem afgegeven rijbewijs voor de categorie D1, dat hetzij nog geldig is, hetzij zijn geldigheid heeft verloren door het verstrijken van de geldigheidsduur, behaalt het theorie-examen voor de rijbewijscategorie D door in aanvulling op dat rijbewijs met goed gevolg de bij ministeriële regeling vastgestelde additionele onderdelen van het theorie-examen voor de desbetreffende categorie af te leggen.

5. In het twaalfde lid wordt „met een rijbewijs voor de categorie C1 respectievelijk D1 gelijkgesteld een geldig rijbewijs C1 respectievelijk een geldig rijbewijs D1“ vervangen door „met een rijbewijs voor de categorie D1 gelijkgesteld een geldig rijbewijs D1“.

6. Het elfde en twaalfde lid vervallen onder vernummering van het dertiende tot en met het vijftiende lid tot elfde tot en met dertiende lid.

B

Artikel 56 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het vierde lid wordt „Het onderdeel rijbewijs/vakbekwaamheid 1 en het onderdeel rijbewijs 2 van het theorie-examen“ vervangen door „Het theorie-examen“ en wordt „kunnen“ vervangen door „kan“.

2. In het vijfde lid wordt „Het onderdeel rijbewijs/vakbekwaamheid 1 en het onderdeel rijbewijs 2 van het theorie-examen“ vervangen door „Het theorie-examen“ en wordt „kunnen“ vervangen door „kan“.

3. In het zesde lid wordt „Het onderdeel rijbewijs/vakbekwaamheid 1 en het onderdeel rijbewijs 2 van het theorie-examen“ vervangen door „Het theorie-examen“ en wordt „kunnen“ vervangen door „kan“.

4. Het zevende lid komt te luiden:

7. Het theorie-examen voor de rijbewijscategorie D kan slechts worden afgelegd door personen die de leeftijd van 17 jaren hebben bereikt.

C

In artikel 63 vervallen het derde en vierde lid.

D

In artikel 64 vervalt het derde lid.

E

Artikel 67f wordt als volgt gewijzigd:

1. Het vierde lid vervalt onder vernummering van het vijfde en zesde lid tot vierde en vijfde lid.
2. In het vijfde lid (nieuw) wordt "vijfde lid, onderdeel a, onder 1°" vervangen door "vierde lid, onderdeel a, onder 1°".

F

Artikel 67h wordt als volgt gewijzigd:

1. In het vierde lid wordt "artikel 53, tiende lid" vervangen door "artikel 53, elfde lid".
2. Het vierde lid vervalt onder vernummering van het vijfde en zesde lid tot vierde en vijfde lid.
3. In het vijfde lid (nieuw) wordt "vijfde lid, onderdeel a, onder 1°" vervangen door "vierde lid, onderdeel a, onder 1°".

G

Artikel 71 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid wordt "artikel 53, tweede en tiende lid (nieuw)" vervangen door "artikel 53, tweede en vijftiende lid".
2. In het eerste lid wordt "artikel 53, tweede en vijftiende lid" vervangen door "artikel 53, tweede en dertiende lid".
3. In het tweede lid wordt "artikel 53, derde en tiende lid (nieuw)" vervangen door "artikel 53, derde en vijftiende lid".
4. In het tweede lid wordt "artikel 53, derde en vijftiende lid" vervangen door "artikel 53, derde en dertiende lid".
5. In het derde lid wordt "artikel 53, vierde en tiende lid (nieuw)" vervangen door "artikel 53, vierde en vijftiende lid".
6. In het derde lid wordt "artikel 53, vierde en vijftiende lid" vervangen door "artikel 53, vierde en dertiende lid".

H

In artikel 156ga vervalt het eerste lid onder vernummering van het tweede lid tot eerste lid, vervalt het derde lid onder vernummering van het vierde lid tot tweede lid en vervalt het vijfde lid.

I

In artikel 156h vervalt het eerste lid onder vernummering van het tweede lid tot eerste lid, vervalt het derde lid onder vernummering van het vierde lid tot tweede lid en vervalt het vijfde lid.

J

In artikel 156ha vervalt het eerste lid onder vernummering van het tweede lid tot eerste lid, vervalt het derde lid onder vernummering van het vierde lid tot tweede lid en vervalt het vijfde lid.

K

In artikel 156i vervalt het eerste lid onder vernummering van het tweede lid tot eerste lid, vervalt het derde lid onder vernummering van het vierde lid tot tweede lid en vervalt het vijfde lid.

L

In artikel 156ae wordt na "48d" ingevoegd "en 156ab".

M

Na artikel 185 worden vier artikelen ingevoegd, luidende:

Artikel 185a

Theorie-examens voor de rijbewijscategorieën C1 en C en theorie-examens vakbekwaamheid voor de rijbewijscategorieën C1 en C die vóór 1 juli 2022 met goed gevolg zijn afgelegd, blijven geldig onverminderd de wijzigingen in de vorm en inhoud van het theorie-examen per die datum.

Artikel 185b

1. De aanvrager van een rijbewijs voor de categorie C1 die de bij ministeriële regeling genoemde onderdelen van het theorie-examen voor de rijbewijscategorie C1 vóór 1 juli 2022 met goed gevolg heeft afgelegd, behaalt het theorie-examen voor de rijbewijscategorie C1 door in aanvulling op die onderdelen met goed gevolg de bij ministeriële regeling vastgestelde onderdelen van dat theorie-examen af te leggen.
2. De aanvrager van een rijbewijs voor de categorie C die de bij ministeriële regeling genoemde onderdelen van het theorie-examen voor de rijbewijscategorie C vóór 1 juli 2022 met goed gevolg heeft afgelegd, behaalt het theorie-examen voor de rijbewijscategorie C door in aanvulling op die onderdelen met goed gevolg de bij ministeriële regeling vastgestelde onderdelen van dat theorie-examen af te leggen.

Artikel 185c

1. De aanvrager die de bij ministeriële regeling genoemde onderdelen van het theorie-examen vakbekwaamheid voor de rijbewijscategorie C1 vóór 1 juli 2022 met goed gevolg heeft afgelegd, behaalt het theorie-examen vakbekwaamheid voor de rijbewijscategorie C1 door in aanvulling op die onderdelen met goed gevolg de bij ministeriële regeling vastgestelde onderdelen van dat theorie-examen af te leggen.
2. De aanvrager die de bij ministeriële regeling genoemde onderdelen van het theorie-examen vakbekwaamheid voor de rijbewijscategorie C vóór 1 juli 2022 met goed gevolg heeft afgelegd, behaalt het theorie-examen vakbekwaamheid voor de rijbewijscategorie

C door in aanvulling op die onderdelen met goed gevolg de bij ministeriële regeling vastgestelde onderdelen van dat theorie-examen af te leggen.

Artikel 185d

Tot en met 31 augustus 2022 kan een theorie-examen voor de rijbewijscategorie C1 of C of een theorie-examen vakbekwaamheid voor de rijbewijscategorie C1 of C worden afgelegd zoals het werd afgelegd vóór 1 juli 2022, onverminderd de wijzigingen in de vorm en inhoud van het theorie-examen per die datum. Dit artikel vervalt met ingang van 1 september 2022.

N

De artikelen 185a, 185b en 185c vervallen.

O

Na artikel 185c worden vier artikelen ingevoegd, luidende:

Artikel 185d

Theorie-examens voor de rijbewijscategorieën D1 en D en theorie-examens vakbekwaamheid voor de rijbewijscategorieën D1 en D die vóór 1 juli 2023 met goed gevolg zijn afgelegd, blijven geldig onverminderd de wijzigingen in de vorm en inhoud van het theorie-examen per die datum.

Artikel 185e

1. De aanvrager van een rijbewijs voor de categorie D1 die de bij ministeriële regeling genoemde onderdelen van het theorie-examen voor de rijbewijscategorie D1 vóór 1 juli 2023 met goed gevolg heeft afgelegd, behaalt het theorie-examen voor de rijbewijscategorie D1 door in aanvulling op die onderdelen met goed gevolg de bij ministeriële regeling vastgestelde onderdelen van dat theorie-examen af te leggen.
2. De aanvrager van een rijbewijs voor de categorie D die de bij ministeriële regeling genoemde onderdelen van het theorie-examen voor de rijbewijscategorie D vóór 1 juli 2023 met goed gevolg heeft afgelegd, behaalt het theorie-examen voor de rijbewijscategorie D door in aanvulling op die onderdelen met goed gevolg de bij ministeriële regeling vastgestelde onderdelen van dat theorie-examen af te leggen.

Artikel 185f

1. De aanvrager die de bij ministeriële regeling genoemde onderdelen van het theorie-examen vakbekwaamheid voor de rijbewijscategorie D1 vóór 1 juli 2023 met goed gevolg heeft afgelegd, behaalt het theorie-examen vakbekwaamheid voor de rijbewijscategorie D1 door in aanvulling op die onderdelen met goed gevolg de bij ministeriële regeling vastgestelde onderdelen van dat theorie-examen af te leggen.
2. De aanvrager die de bij ministeriële regeling genoemde onderdelen van het theorie-examen vakbekwaamheid voor de rijbewijscategorie D vóór 1 juli 2023 met goed gevolg heeft afgelegd, behaalt het theorie-examen vakbekwaamheid voor de rijbewijscategorie D door in aanvulling op die onderdelen met goed gevolg de bij ministeriële regeling vastgestelde onderdelen van dat theorie-examen af te leggen.

Artikel 185g

Tot en met 31 augustus 2023 kan een theorie-examen voor de rijbewijscategorie D1 of D of een theorie-examen vakbekwaamheid voor de rijbewijscategorie D1 of D worden afgelegd zoals het werd afgelegd vóór 1 juli 2023, onverminderd de wijzigingen in de

vorm en inhoud van het theorie-examen per die datum. Dit artikel vervalt met ingang van 1 september 2023.

P

De artikelen 185d, 185e en 185f vervallen.

Artikel II

1. Artikel I, onderdelen A, aanhef en onder 1, 2, 4 en 5, B, aanhef en onder 1 en 2, C, E, G, aanhef en onder 1, 3 en 5, H, I, L en M van dit besluit treedt in werking met ingang van 1 juli 2022.
2. Artikel I, onderdelen A, onder 3 en 6, B, onder 3 en 4, D, F, G, onder 2, 4 en 6, J, K en O van dit besluit treedt in werking met ingang van 1 juli 2023.
3. Artikel I, onderdeel N, van dit besluit treedt in werking met ingang van 1 juli 2024.
4. Artikel I, onderdeel P, van dit besluit treedt in werking met ingang van 1 juli 2025.

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

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

NOTA VAN TOELICHTING

ALGEMEEN DEEL

1. Inleiding

In dit besluit is het Reglement rijbewijzen aangepast om de examenstructuur voor de rijbewijscategorieën C1, C, D1 en D en de vakbekwaamheid van beroepschauffeurs (code 95) te wijzigen. Rijbewijscategorie C1 of C is nodig om voertuigen zwaarder dan 3500 kilogram te besturen, waarbij C1 een maximum van 7500 kilogram kent. Rijbewijscategorie D1 of D kan worden gebruikt om voertuigen te besturen waarin meer dan acht personen kunnen worden vervoerd, waarbij D1 een maximum van 16 personen kent. Code 95 is nodig bij één van bovengenoemde categorieën als het beroepsmatig vervoer betreft. Deze wijziging gaat daarbij specifiek om de theorie-examens. Aangezien in het Reglement rijbewijzen is geregeld waaruit de theorie-examens voor de genoemde rijbewijscategorieën en de vakbekwaamheid bestaan, is deze wijziging nodig. In dit besluit is ook voorzien in een overgangsregeling voor kandidaten die reeds begonnen zijn met het examen traject en al de examens hebben behaald vóór de inwerkingtreding van dit besluit. Nadere meer inhoudelijke wijzigingen van het voorgaande vindt plaats in het kader van de gelijktijdige wijzigingen van de Regeling eisen theorie-examens rijbewijscategorieën C1 en C, de Regeling eisen theorie-examens rijbewijscategorieën D1 en D en de Regeling vakbekwaamheid bestuurders 2012.

2. Aanleiding en achtergrond

Het Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR) zet zich in om de examens voor de rijbewijscategorieën C1, C, D1 en D te verbeteren in kwaliteit. Bij de implementatie van de richtlijn vakbekwaamheid bestuurders¹ in 2008 is gekozen voor de oude structuur van de theorie-examens voor het behalen van het rijbewijs en de vakbekwaamheid voor de categorieën C1, C, D1 en D. Deze structuur beperkte het CBR zowel in vorm als inhoudelijk om de theorie-examens kwalitatief te kunnen ontwikkelen. Een herstructurering van de examenstructuur van de rijbewijscategorieën C1, C, D1 en D is daarom nodig om het CBR de gewenste ontwikkeling te kunnen laten maken. Met de herstructurering worden drie doelstellingen nagestreefd:

Aansluiting bij de markt

Het is van belang om op de exameninhoud een verbetering te maken. De verhouding tussen Verkeer en Techniek in het theorie-examen moet aangepast worden om meer nadruk te kunnen leggen op het onderdeel Verkeer, om een examen te krijgen dat zich nog meer richt op het verbeteren van de verkeersveiligheid. Daarnaast is het belangrijk om het onderdeel Techniek beter te laten aansluiten op de (beroeps)praktijk. Dat houdt in dat er minder gedetailleerd getoetst moet worden op technische onderdelen waar de chauffeur zelf niets meer mee mag of kan doen en meer aandacht wordt besteed aan onderwerpen die in het bijzonder relevant zijn voor de (beroeps)chauffeur.

Gerichte opleiding

Het was vanwege de indeling van de onderwerpen in de oude examenstructuur niet mogelijk om verschillende toetsniveaus (kennis, inzicht en toepassing) toe te passen op eenzelfde onderwerp. Dit is wel wenselijk vanwege de diversiteit van de doelgroepen. De beroepschauffeur heeft op veel onderdelen diepgaandere kennis nodig dan een

¹ Richtlijn nr. 2003/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 15 juli 2003 betreffende de vakbekwaamheid en de opleiding en nascholing van bestuurders van bepaalde voor goederen- en personenvervoer over de weg bestemde voertuigen, tot wijziging van verordening (EEG) nr. 3820/85 van de Raad en richtlijn nr. 91/439/EEG van de Raad en tot intrekking van richtlijn nr. 76/914/EEG van de Raad (PbEU 2003, L 226).

camperbestuurder, terwijl voor beide voertuigen rijbewijscategorie C1 of C nodig kan zijn.

Een ander nadeel zit in de oude theorietoetsen vakbekwaamheid 2 en vakbekwaamheid 3 (in de praktijk V2C/D en V3C/D genoemd). In deze theorietoetsen werden exact dezelfde onderwerpen getoetst, op hetzelfde toetsniveau, alleen in een andere toetsvorm. Bij de opzet van de casussen (V3C/D) bleek voorspelbaarheid bovendien moeilijk tegen te gaan. Dit is onwenselijk omdat dit de validiteit van het examen negatief beïnvloedt.

Ten slotte waren de examens niet goed toegespitst op de doelgroep. In de oude structuur werden bepaalde groepen kandidaten getoetst op onderwerpen waarmee zij in de praktijk niet te maken krijgen en waar zij op basis van de wetgeving ook niet op getoetst hoefden te worden en volgen beroepschauffeurs en privéchauffeurs voor een groot deel dezelfde opleiding en examinering. Dit raakt vooral de bestuurders van niet-tachograafplichtige voertuigen en kandidaten voor rijbewijscategorie C1, zoals bestuurders van een camper.

Beklijven van de examenstof

Het CBR heeft geconstateerd dat kandidaten steeds vaker kiezen voor een hele korte examentraining, waarbij zij vooral trainen op antwoorden en examenvragen zonder kennis te hebben van de bijbehorende lesstof. Deze vorm van examentraining is zeer onwenselijk vanuit verkeersveiligheids- en vakbekwaamheids oogpunt.

3. Hoofdpijnen van het besluit

3.1 Algemeen

Dit besluit heeft tot doel het invoeren van een vernieuwde examenstructuur van examens voor de rijbewijscategorieën C1, C, D1 en D en de vakbekwaamheid. Ook is een flexibelere vormgeving van de examens beoogd. Daardoor krijgt het CBR de ruimte om de examens nog beter aan te laten sluiten bij de (beroeps)praktijk. De validiteit en betrouwbaarheid van de examens wordt hierdoor verder verhoogd.

Veel van de nieuwe examenstructuur wordt gerealiseerd in de uitvoering door het CBR zelf. De basis daarvoor ligt in het Reglement rijbewijzen. De nieuwe examenstructuur komt tot uitdrukking door de nieuwe benaming van modules en de bepaling welke modules wanneer moeten worden gehaald. Wat in welke module wordt getoetst, is bepaald in de Regeling eisen theorie-examens rijbewijscategorieën C1 en C, de Regeling eisen theorie-examens rijbewijscategorieën D1 en D en de Regeling vakbekwaamheid bestuurders 2012 en in aansluiting daarop nog verder uitgewerkt in toetsmatrijzen door het CBR. Die genoemde regelingen zijn direct na dit besluit aangepast.

De oude examenstructuur zag er als volgt uit:

	Rijbewijs- traject C1	Rijbewijs- traject C	Code 95 traject C1 of C	Rijbewijs- traject D1	Rijbewijs- traject D	Code 95 traject D1 of D
Theorie	RV 1L	RV 1*		RV 1L	RV 1*	
Theorie	R2C	R2C	V 2C	R2D	R2D	V 2D
Theorie			V 3C			V 3D
Praktijktoets			Praktische toets C (VPTC)			Praktische toets D (VPTD)
Praktijktoets			Toets besloten terrein (VPBC) of Toets simulator C			Toets besloten terrein (VPBD) of Toets Simulator D
Praktijkexamen	C 1	C		D1	D	
Praktijkexamen	C 1E	CE		D1E	DE	

* Een kandidaat die al het RV 1L-examen heeft gedaan en tijdens het examen traject besluit het rijbewijs C te willen halen in plaats van C 1, of het rijbewijs C wil halen nadat C 1 al behaald is, kan daarvoor het RV 1P-examen doen, in plaats van dat een RV 1-examen nodig is.

De nieuwe examenstructuur ziet er als volgt uit:

	Rijbewijs- traject C1	Rijbewijs- traject C	Code 95 traject C1 of C	Rijbewijs- traject D1	Rijbewijs- traject D	Code 95 traject D1 of D
Theorie	RVM 1-C1	RVM 1-C		RVM 1-D1	RVM 1-D	
Theorie			VM2-C			VM2-D
Theorie			VM3-C			VM3-D
Praktijktoets			Praktische toets C (VPTC)			Praktische toets D (VPTD)
Praktijktoets			Toets besloten terrein (VPBC) of Toets simulator C			Toets besloten terrein (VPBD) of Toets Simulator D
Praktijkexamen	C 1	C		D1	D	
Praktijkexamen	C 1E	CE		D1E	DE	

3.2 Verschillen tussen de oude en nieuwe examenstructuur

De nieuwe modules maken het mogelijk om beroepschauffeurs te toetsen op de belangrijkste vaardigheden die ze nodig hebben om veilig de weg op te gaan en hun beroep uit te oefenen, waarbij zowel voor vrachtauto als bus meer focus ligt op het desbetreffende voertuig. Dit betekent ook dat vrijstelling van één van de onderdelen van de theorie-examens (het oude RV1) van de rijbewijscategorie C voor rijbewijscategorie D of andersom niet meer mogelijk is. De voordelen voor de verkeersveiligheid van het niet verlenen van deze vrijstelling voor het onderdeel van het theorie-examen voor de rijbewijscategorie C en D als het andere al is behaald, wegen op tegen de extra inspanning die nodig is van de kandidaten die een nieuwe rijbewijscategorie willen behalen.

Een ander verschil tussen de oude en nieuwe examenstructuur is de overgang van de onderdelen R2C/R2D en V2C/V2D naar één module 2-C/D die alleen voor het

vakbekwaamheidsstraject geldt. Dat betekent dat voor de rijbewijscategorieën C1, C, D1 en D het theorie-examen niet meer uit twee afzonderlijke onderdelen bestaat. Voor zover relevant voor het rijbewijs zijn de onderwerpen in die onderdelen overgeheveld naar module 1. Dit is mogelijk omdat de examenmodules nu volledig gebaseerd zijn op de verschillende relevante Europese richtlijnen. Module 1 is volledig gebaseerd op de Europese derde rijbewijsrichtlijn² (zie paragraaf 4.1.1 hierna). Modules 2 en 3 voor de beroepschauffeur hebben als basis module 1 aangevuld met de doelstellingen vanuit de richtlijn vakbekwaamheid bestuurders (zie paragraaf 4.1.2 hierna). In de derde rijbewijsrichtlijn is specifiek aangegeven welke onderwerpen voor welke categorie van toepassing zijn. Als kandidaten geslaagd zijn voor module 1, voldoen zij aan de eisen die de derde rijbewijsrichtlijn stelt en kunnen zij het rijbewijs privé gebruiken. In de oude structuur werden deze kandidaten overvraagd, met onder andere onderwerpen als rij- en rusttijden, tachograaf, vrachtbrieven en techniek. Met de wijziging van de examenstructuur is dus een vermindering van de werk- en studielast bereikt voor degenen die een rijbewijs zonder code 95 willen halen.

Tot slot is het onderdeel RV1P (RV1 Plus) in de examenstructuur vervallen. De reden daarvoor is dat in de nieuwe examenstructuur het theorie-examen voor iedere rijbewijscategorie anders is. Er worden dus andere zaken getoetst en het is voor het behalen van elke nieuwe rijbewijscategorie nodig om het desbetreffende theorie-examen in zijn geheel af te leggen. Er bestaat dus geen mogelijkheid meer om een lichter additioneel onderdeel af te leggen om alleen de onderdelen te behalen (aan te vullen) die niet bij de reeds behaalde rijbewijscategorie zijn behaald. Het kwam al zeer weinig voor dat dit examen werd afgenomen, omdat voor de meeste kandidaten vooraf duidelijk was welke rijbewijscategorie ze wilden behalen. Indien kandidaten na het behalen van de rijbewijscategorie C1 of D1 een rijbewijs C respectievelijk D wilden behalen, was ook RV1P vereist. In de nieuwe situatie is het behalen van module 1-C respectievelijk 1-D nodig. Voor de incidentele gevallen dat het vervallen van het onderdeel RV1P uit de examenstructuur tot negatieve gevolgen voor de desbetreffende kandidaat leidt, zoekt het CBR een passende (maatwerk)oplossing.

3.3 Bereiken doelstellingen

Door de verandering in en op basis van dit besluit zijn de in hoofdstuk 2 genoemde doelstellingen op de volgende manieren bereikt:

Aansluiting bij de markt

Wat betreft de aansluiting op de markt verbetert dit besluit de examenstructuur aanzienlijk op alle drie de onderdelen, Verkeer, Techniek en Administratie. Er wordt nu meer nadruk gelegd op het onderdeel Verkeer, waardoor meer wordt getoetst en beoordeeld op verkeershandelingen en daarmee wordt een verbetering van de verkeersveiligheid beoogd.

Het onderdeel Techniek sluit nu beter aan op de beroepspraktijk. Zo wordt een kandidaat minder gedetailleerd getoetst op bijvoorbeeld het elektrisch systeem, omdat hij daarmee zelf niets meer mag of kan doen. Het zwaartepunt ligt op de technische onderdelen waar de chauffeur in de praktijk zelf mee te maken krijgt. Denk hierbij aan de voertuig- en rijklaarcontroles, preventief onderhoud en het omgaan met storingen. Ook wordt meer aandacht besteed aan de onderwerpen die het meest relevant zijn voor de beroepschauffeur, zoals de nieuwe bestuurderondersteunende systemen (ADAS). Daarnaast wordt veel aandacht besteed aan lading zekeren, omdat verkeerd zekeren grote gevolgen kan hebben, zowel voor de verkeersveiligheid als economisch.

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

Voor wat betreft het onderdeel Administratie ligt de nadruk nog meer op de rij- en rusttijden, de tachograaf en (het hebben van) de juiste vergunningen en documenten. Deze onderwerpen zijn in de praktijk het meest relevant voor de beroepschauffeur.

Gerichte opleiding

Met dit besluit wordt het ook mogelijk om de examens voor chauffeurs die hun rijbewijs beroepsmatig willen gebruiken en rijbewijshouders die de categorieën C1, C, D1 of D alleen privé gebruiken, verder uit elkaar te halen. Voor chauffeurs die hun code 95 willen halen, volgt er dus een wezenlijk ander traject dan voor chauffeurs die dat niet willen. Door deze trajecten verder uit elkaar te halen worden chauffeurs zonder code 95 niet langer belast met examinering over onderwerpen die alleen relevant zijn voor het beroepsmatig rijden. Om dit te bereiken is de nieuwe examenstructuur volledig gebaseerd op het onderscheid tussen de derde rijbewijsrichtlijn en de richtlijn vakbekwaamheid bestuurders en toetst daarmee voor iedere doelgroep gericht de geldende regelgeving.

Beklijven van de examenstof

De nieuwe structuur draagt bij aan het beklijven van de kennis bij alle doelgroepen door herhaling van stof op een ander toetsniveau.

3.4 Onderscheid rijbewijscategorieën C1 en C en D1 en D

In de oude examenstructuur was er geen onderscheid tussen de rijbewijscategorieën C1 en D1 voor het examenonderdeel RV1L of tussen de rijbewijscategorieën C en D voor het examenonderdeel RV1. In de nieuwe examenstructuur is module 1 voor alle rijbewijscategorieën verschillend. De reden daarvoor is dat wat getoetst moet worden in het kader van de verschillende rijbewijscategorieën telkens net iets afwijkt. Voorheen werd dit ondervangen door het tweede onderdeel van het theorie-examen voor de rijbewijscategorieën C1, C, D1 en D (R2C/R2D en V2C/V2D). Zoals in paragraaf 3.2 is omschreven, is dat tweede onderdeel van het theorie-examen voor het rijbewijs vervallen. Er is nu alleen nog een tweede (en derde) module voor het theorie-examen vakbekwaamheid.

Het gevolg hiervan is wel dat voor het behalen van één van de rijbewijscategorieën C1, C, D1 en D door iemand die al één van die categorieën op het rijbewijs heeft, een nieuwe theorie-examen moet worden gedaan. De inhoud daarvan overlapt weliswaar deels, maar wijkt voor een deel af naar gelang de rijbewijscategorie. Vanwege die verschillen is het voor de verkeersveiligheid noodzakelijk dat opnieuw het theorie-examen met goed gevolg wordt afgerond. De gemeenschappelijke onderdelen van modules 1-C1, 1-C, 1-D1 en 1-D kunnen niet worden gescheiden van de onderscheidende onderdelen ervan, zonder de consistentie, validiteit en betrouwbaarheid ervan te behouden.

4. Verhouding met andere regelgeving

4.1 Verhouding tot hoger recht: Europese regelgeving

Voor dit besluit zijn twee Europese richtlijnen kaderstellend: de eerdergenoemde derde rijbewijsrichtlijn en de richtlijn vakbekwaamheid bestuurders. Beide richtlijnen zijn geïmplementeerd in de Nederlandse wetgeving. Op hoofdlijnen in de Wegenverkeerswet 1994 en op basis daarvan in het Reglement rijbewijzen en enkele ministeriële regelingen.

4.1.1 Derde rijbewijsrichtlijn

De derde rijbewijsrichtlijn heeft meerdere doelen, maar in dit kader is de meest relevante daarvan de verdergaande harmonisatie van de voorschriften betreffende het rijbewijs. Dat zijn onontbeerlijke elementen van het gemeenschappelijk vervoersbeleid. Het bezit van een door een lidstaat erkend rijbewijs bevordert het vrije verkeer van personen. Een onderdeel daarvan is de vaststelling van de voorwaarden waaraan een kandidaat moet voldoen voordat een rijbewijs wordt afgegeven. De aanvrager moet onder meer overeenkomstig het bepaalde in bijlage II van de richtlijn met goed gevolg een examen inzake rijvaardigheid en rijgedrag en een theoretisch examen afleggen. In bijlage II bij de derde rijbewijsrichtlijn staan de minimumeisen voor rijexamens, voor zowel theorie (onderdeel A) als praktijk (onderdeel B). De exameneisen in de derde rijbewijsrichtlijn zijn leidend voor de examenstructuur en vormen daarmee ook het kader waarbinnen de herstructurering heeft plaatsgevonden. De verplichte onderdelen van het theorie-examen uit bijlage II, onderdeel A, onder 2 en 4, van de derde rijbewijsrichtlijn hebben nog steeds een plaats in module 1 van de nieuwe examenstructuur. Zodoende is er niets veranderd aan de implementatie van de derde rijbewijsrichtlijn.

4.1.2 Richtlijn vakbekwaamheid bestuurders

De richtlijn vakbekwaamheid bestuurders stelt eisen ten aanzien van de vakbekwaamheid van beroepschauffeurs om de kwaliteit van de bestuurder in het goederen- en personenvervoer te garanderen. Specifiek is de richtlijn vakbekwaamheid bestuurders daartoe gericht op de verbetering van de verkeersveiligheid, van de veiligheid van de bestuurder en van de kennis van de vervoersmarkt. Dat wordt onder meer bereikt door een stelsel waarin een basiskwalificatie moet worden behaald voordat een bestuurder goederen- en personenvervoer mag verrichten. Om die basiskwalificatie te behalen moet (in Nederland³) een theorie-examen en een praktijkexamen met goed gevolg worden voltooid. Ook in de richtlijn vakbekwaamheid bestuurders is in bijlage I bepaald welke onderwerpen aan bod moeten komen en welke vorm het theorie-examen moet hebben. Ook deze eisen zijn kaderstellend bij de herstructurering en zijn onverminderd in acht genomen.

4.2 Verhouding tot nationaal recht: regelgeving omtrent rijvaardigheidsexamens

Dat een aanvrager van een rijbewijs moet aantonen over een voldoende mate van rijvaardigheid te beschikken, is bepaald in artikel 111 van de Wegenverkeerswet 1994. Op die bepaling is vrijwel de gehele regelgeving omtrent de rijvaardigheidsexamens voor het behalen van de verschillende rijbewijscategorieën, zowel voor theorie- als praktijkexamens, gebaseerd. Het stelsel van basiskwalificatie voor de vakbekwaamheid van bestuurders vindt zijn grondslag in artikel 151d van de Wegenverkeerswet 1994.

In het Reglement rijbewijzen zijn de examens verder uitgewerkt en zijn de belangrijkste eisen ten aanzien daarvan gesteld, specifiek in hoofdstuk III.

De specifieke inhoud van de verschillende examens staat in de diverse ministeriële regelingen:

1. de Regeling eisen praktijkexamens rijbewijscategorieën C1, E bij C1, C en E bij C;
2. de Regeling eisen praktijkexamens rijbewijscategorieën D1, E bij D1, D en E bij D;
3. de Regeling eisen theorie-examens rijbewijscategorieën C1 en C;
4. de Regeling eisen theorie-examens rijbewijscategorieën D1 en D; en
5. de Regeling vakbekwaamheid bestuurders 2012.

³ De richtlijn vakbekwaamheid bestuurders biedt ook de mogelijkheid tot het behalen van een basiskwalificatie door een combinatie van een opleiding van een verplichte tijdsduur plus een examen. Bij de implementatie in Nederland is daarvoor niet gekozen, zie Kamerstukken II 2006/07, 30827, nr. 3, p. 3.

In de regelingen onder 1, 2 en 5 waren tot het moment van inwerkingtreding van dit besluit in de bijlagen zogenoemde toetsmatrijzen opgenomen, die de specifieke toets- en eindtermen voor de desbetreffende examens weergeven. Deze zijn erg gedetailleerd en gevoelig voor ontwikkelingen in de branche of de techniek.

In de ministeriële regelingen, genoemd onder 3 en 4, evenals al eerder is geregeld voor examens voor andere rijbewijscategorieën, zijn de toetsmatrijzen niet (meer) vastgelegd. De vaststelling en toepassing ervan, evenals de beoordeling van individuele kandidaten en de criteria die daarvoor worden gehanteerd, is in de uitvoering overgelaten aan het CBR. Het CBR heeft daarvoor eigen regels gesteld. Het CBR is goed in staat om de toets- en eindtermen op te stellen en toe te passen, mede naar aanleiding van zijn expertise en vanuit de uitvoeringspraktijk. Het CBR waakt er samen met de betrokken stakeholders en branchepartijen voor dat de toetsmatrijzen actueel en toepasbaar blijven. De rechtszekerheid is hierdoor niet in het geding. Het CBR draagt zorg voor het op een goede manier kenbaar maken van de toetsmatrijzen. In de ministeriële regelingen en – op hoofdlijnen – in het Reglement rijbewijzen staan de eisen waar een kandidaat aan moet voldoen. Deze eisen zijn afgeleid uit de derde rijbewijsrichtlijn. Van deze kaders mag in de praktijk dan ook niet worden afgeweken. Gezien het voorgaande vervallen de toetsmatrijzen in de regelingen onder 1, 2 en 5.

5. Uitvoering

Het CBR is verantwoordelijk voor de examinering van kandidaten die het rijbewijs of de basiskwalificatie voor de rijbewijscategorieën C1, C, D1 of D willen behalen. Het CBR ontwerpt en beoordeelt de examens en waakt daarbij over de validiteit en betrouwbaarheid ervan. De nieuwe examenstructuur is door het CBR zelf ontwikkeld in afstemming met de branche, om ervoor te zorgen dat deze in de uitvoeringspraktijk goed landt en kan worden toegepast, zodat de in paragraaf 2 genoemde doelstellingen worden bereikt.

In de uitvoering krijgen ook de opleiders te maken met de nieuwe examenstructuur. Zij moeten ervoor zorgen dat hun leerlingen zich op de juiste manier de juiste stof eigen maken om te kunnen toepassen in het examen. Ook uitgevers van het lesmateriaal zijn op deze manier onderdeel van de uitvoering van de nieuwe examenstructuur, door het lesmateriaal erop te laten aansluiten.

Dit besluit wijzigt de examenstructuur die het CBR zelf hanteert. Er is geen sprake van (extern) toezicht daarop of handhaving daarvan. Er is ook geen toezicht of handhaving op wat opleiders doen in het kader van de opleiding ter voorbereiding op de desbetreffende theorie-examens, aangezien daarover geen regels zijn gesteld.

6. Gevolgen

Omdat theoretische en praktische deexamens een bepaalde geldigheidsduur hebben is het ook vanzelfsprekend dat er een overgangsregeling in het leven wordt geroepen van het oude naar het nieuwe systeem. Als bepaalde examens al zijn gehaald in het oude systeem kunnen deze worden 'meegenomen' naar het nieuwe systeem, waarvoor overgangsexamens zijn ontwikkeld. Dit voorkomt dubbele toetsing en zorgt dat kandidaten geen hinder ondervinden van de overgang naar het nieuwe systeem.

Kandidaten

Het behalen van het rijbewijs wordt voor burgers die geen code 95 nodig hebben op hun rijbewijs toegankelijker gemaakt, omdat ze minder modules hoeven te volgen en alleen de modules die ze echt nodig hebben. Er zijn daarnaast gevolgen voor burgers die

examentrainingen volgen waarbij de leerstof niet meegenomen wordt in de training. De kans dat zij slagen zonder dat zij over de vereiste kennis beschikken, wordt kleiner.

Een kleine groep chauffeurs die al beschikte over een eerste deelexamen van C of D, namelijk module RV1, kreeg in de oude situatie een vrijstelling voor het behalen van de andere categorie. In het nieuwe systeem vervalt deze vrijstelling. Voor hen is er dus een nadeel, doordat ze een extra module moeten volgen. Het opheffen van de vrijstelling is echter noodzakelijk geacht, omdat de inhoud voor beide examens uit elkaar ligt, bijvoorbeeld wat betreft rijstrookgebruik en voertuigkennis. Een vrijstelling is daarom niet (meer) acceptabel gezien het belang van de verkeersveiligheid.

Wat betreft de omvang van de doelgroep wordt het volgende opgemerkt. In 2019⁴ zijn in totaal 19.099 eerste theorie-examens afgenomen die nodig zijn voor de categorieën C en D. Daarnaast zijn 1.892 examens afgenomen voor de rijbewijscategorieën C1 en D1 (RV1L). Iets meer dan 3.639 examens zijn afgenomen voor mensen die rijbewijscategorie C halen zonder code 95 (R2C) en iets meer dan 17.104 theorie-examens voor mensen die hun rijbewijscategorie C halen met beroepskwalificatie (V2C). Daarnaast zijn er tussen de 2.000 en 3.000 kandidaten bij de theorie-examens voor categorie D met code 95 en iets meer dan 100 die categorie D halen, maar zonder code 95. Dit zegt alleen iets over de afgenomen examens, het kan zijn dat aantallen verschillen door verschillende slagingspercentages, kandidaten die lopende het traject afhaken of in het jaar ervoor of erna andere examens hebben gedaan om de rijbewijscategorie te behalen.

Ondanks dat de oude en nieuwe examenstructuur niet volledig met elkaar te vergelijken zijn vanwege de nieuwe opbouw van de inhoud van de examens, kan in ieder geval worden gesteld dat kandidaten die het rijbewijs voor privégebruik halen (zoals camperbestuurders) minimaal 40 minuten minder examentijd kwijt zijn. De nieuwe module 1 duurt 80 minuten. Dat is 5 of 20 minuten langer (afhankelijk van welk type RV1 examen de kandidaat in de oude structuur kiest), het onderdeel rijbewijs 2 van 60 minuten vervalt. Daarnaast vervalt voorbereidingstijd⁵ (gemiddeld 2 dagen, oftewel 16 uur) en de reistijd naar en van de examenlocatie (circa 45 minuten) voor de tweede theorietoets. In totaal levert dat een besparing van administratieve lasten op van gemiddeld 17 uur en 32,5 minuten. Dat betekent € 421 per persoon, gerekend met een gemiddeld netto uurloon van € 24. Uitgaande van de doelgroep van 3.750 kandidaten (in 2019 iets meer dan 3.639 voor rijbewijscategorieën C1 en C zonder code 95 en iets meer dan 100 voor rijbewijscategorieën D1 en D zonder code 95) bedraagt dat in totaal € 1.578.750 aan bespaarde regeldruk.

Voor wat betreft het vervallen van de tijd voor het tweede examen, kan het volgende worden aangegeven. De onderwerpen die komen te vervallen vanuit de theorietoets rijbewijs 2 komen in module 1 beperkt terug door middel van vier examenvragen. Deze vragen worden echter op een veel algemener niveau gesteld. Daarom is de verwachting dat de voorbereidingstijd per toets niet sterk zal afwijken.

Er wordt bovendien verwacht dat het aantal mensen dat een rijbewijs haalt om een camper te besturen, en dus kan volstaan met een rijbewijscategorie C1 en geen code 95 nodig heeft, in de toekomst toeneemt. Voor hen bestaat het theorie-examen na de

⁴ Hier zijn aantallen weergegeven uit 2019 omdat dat het laatste jaar voor de covid-19 pandemie was en het dus het beste beeld geeft van de aantallen in de toekomst.

⁵ Hoe lang kandidaten bezig zijn met de voorbereiding van de examens is voor iedere kandidaat anders. Voor deze inschatting is ervan uitgegaan dat de opleidingstijd varieert tussen de 1 en 3 dagen per examen.

onderhavige wijziging nog uit één onderdeel in plaats van twee. Daarbij is het theorie-examen dan inhoudelijk anders, omdat daarin geen stof wordt behandeld die enkel voor beroepschauffeurs relevant is.

Voor degenen die de rijbewijscategorieën C1, C, D1 of D met code 95 willen halen, is de tijdsbesparing in examentijd 10 minuten (van 270 minuten naar 260 minuten). Deze tijdsbesparing van 10 minuten levert een totale regeldrukbesparing van € 80.000 op, uitgaande van een doelgroep van 20.000 kandidaten (in 2019) die een examen deden voor een rijbewijscategorie met code 95 en het eerdergenoemde gemiddeld netto uurloon van € 24,-.

Ondernemers

Dit voorstel heeft beperkte, indirecte gevolgen voor ondernemers. Dit betreft de vaardigheden van de (kandidaat-)chauffeurs die op examen gaan voordat ze als beroepschauffeur aan de slag kunnen. Zij zijn beter getoetst op de vaardigheden die ze ook in de praktijk nodig hebben. Het CBR heeft hierover contact met stakeholders. Er zijn geen grote gevolgen of wijzigingen in regeldruk bij de werkzaamheden van ondernemers in het goederen- of personenvervoer. Ze krijgen beter opgeleide chauffeurs, maar de chauffeurs zullen doorgaans de opleiding al hebben afgerond en het examen hebben gedaan voordat ze bij een ondernemer aan de slag gaan. Voor omscholing of opleiding van chauffeurs binnen een bedrijf zijn de gevolgen mogelijk wel relevant, maar relatief klein. De examinering blijft op zich hetzelfde, alleen in de accenten en de details gaan er zaken veranderen. Dat zal voor een ondernemer naar verwachting weinig verschil maken. Daarom is in het kader van de voorbereiding van dit besluit geen MKB-toets uitgevoerd.

Uitgevers

Voor uitgevers betekent het onderhavige besluit dat het bestaande lesmateriaal moet worden aangepast. Het betreft een inhoudelijke herschikking van bestaande onderwerpen voor de nieuwe modules, die ook in het lesmateriaal moet worden verwerkt.

Opleiders

De structuurwijziging heeft vanzelfsprekend gevolgen voor opleiders. Docenten die zich gespecialiseerd hebben in Techniek, Verkeer of Administratie moeten bij de module-indeling zoals hierboven beschreven nieuwe onderdelen verwerken in hun lesstof. Door de verplichte volgordelijkheid in de examinering van kandidaten – die in de Regeling vakbekwaamheid bestuurders 2012 wordt opgenomen – worden ook opleiders beperkt in de flexibiliteit bij het plannen van opleidingen.

7. Financiële gevolgen

In deze paragraaf wordt aandacht besteed aan de financiële gevolgen van de wijzigingen in het besluit, voor de drie bovengenoemde groepen (kandidaten, uitgevers en opleiders).

Kandidaten

Invoering van de nieuwe structuur leidt voor examenkandidaten niet tot een lastenverzwaring. De herstructurering vormt ook geen aanleiding om de examentarieven aan te passen en leidt op zich dus niet tot een tariefverhoging.

Afhankelijk van het traject van de kandidaat is in sommige gevallen sprake van een lastenverlichting. Voor kandidaten voor het traject C, C1, D1 of D met code 95 veranderen de lasten niet. Zij legden in de oude structuur drie deelexamens af en dat is

in de nieuwe structuur ook zo. Kandidaten voor het traject C, C1, D1 of D zonder code 95 ervaren een lastenverlichting van € 38,70. Zij legden in de oude structuur twee deexamens af, in de nieuwe structuur is dat nog maar één examen. Gerekend met de aantallen kandidaten die in 2019 een theorie-examen aflegden voor een rijbewijs C1, C, D1 of D zonder code 95 (iets meer dan 3.639 respectievelijk iets meer dan 100, tezamen ongeveer 3.750), levert dat een totale lastenverlichting van € 145.125,- op. De verwachting is dat de onderhavige groep in de loop der jaren groter wordt, en daarmee ook de door dit besluit beoogde lastenverlichting.

Uitgevers

Kosten voor uitgevers bestaan uit het aanpassen van bestaand lesmateriaal. Om welke investering het gaat, verschilt per uitgever, afhankelijk van hoe deze zijn huidige productenlijn heeft opgebouwd en welke keuzes hij maakt voor de toekomst. Deze zijn dus niet in algemene zin in te schatten.

Opleiders

Kosten die de herstructurering van de examinering met zich meebrengt, verschillen per opleider. Tussen de examenmodules in de oude en nieuwe situatie vindt een inhoudelijke verschuiving plaats. Opleidingsinstituten waar docenten allround ingezet worden, kunnen zich waarschijnlijk makkelijker aanpassen aan de nieuwe structuur. Instituten waar docenten lesgeven in één bepaalde module moeten investeren in bijscholing van die docenten, of in hun roostering rekening moeten houden met de nieuwe structuur (als zij de keuze maken om meerdere inhoudelijke specialisten samen een module te laten verzorgen). Welke kosten de opleider maakt, is sterk afhankelijk van de uitgangssituatie en de keuzes die de opleider als ondernemer maakt.

8. Consultatie en advies

8.1 CBR

Het CBR heeft aangegeven deze wijzigingen graag doorgevoerd te zien. Er zijn heldere plannen over hoe de examens verder worden opgezet en actueel gehouden kunnen worden, en betrouwbaar en valide kunnen blijven.

Het CBR heeft over de herstructurering ook gesproken met de betrokken stakeholders, zoals opleiders en uitgevers, in de Logistiek, Transport en Personenvervoer Raad (LTP-raad), kamer Weg. Hierin zijn onder andere TLN en EVOFenedex vertegenwoordigd. In de LTP-raad zijn door de betrokken stakeholders geen aandachtspunten of knelpunten aangegeven ten aanzien van de herstructurering. Zij staan daar positief tegenover. Belangrijk is wel dat uitgevers van examenmateriaal tijdig worden geïnformeerd over wijzigingen zodat ze dat kunnen aanpassen.

Er worden vanuit het CBR geen risico's voor de uitvoerbaarheid verwacht. Een specifieke uitvoeringstoets voor het onderhavige besluit werd dan ook in overleg met het CBR niet nodig geacht en is niet uitgevoerd.

8.2 Internetconsultatie

Over het ontwerp van het onderhavige besluit heeft een internetconsultatie plaatsgevonden van 1 februari tot en met 1 maart 2022. Er kon worden gereageerd op het concept van dit besluit en de nota van toelichting. Er zijn zes reacties ingediend. Daarvan zijn er drie door organisaties ingediend: de BOVAG, de NKC (Nederlandse Kampeerauto Club) en de KCI (de Nederlandse Vereniging voor de Kampeer en Caravan Industrie). Van de overige reacties was er één van een burger en waren er twee anoniem.

De reacties op de internetconsultatie zijn over het algemeen positief. Reageerders geven aan het belangrijk te vinden dat mensen worden getoetst over onderwerpen die ze ook in de praktijk nodig hebben. Dit blijkt uit de reacties waarin is aangegeven dat techniekonderdelen die beroepschauffeurs niet nodig hebben, omdat ze hier zelf nooit aan sleutelen, in de praktijk als ongewenst voor toetsing worden gezien, maar juist wel over onderwerpen die tot nu toe minder bevroegd werden zoals lading zekeren en laden en lossen. Een ander deel van de reacties gaat in op de benodigde kennis voor personen die de rijbewijscategorie C1 privé gebruiken, zoals camperbestuurders. Zij hebben minder kennis nodig van rij- en rusttijden en administratie. Dit is ook wat de voorgestelde wijziging van de examenstructuur in dit besluit beoogt.

Overige reacties zijn gericht op de medische keuring die nodig is voor het C1-rijbewijs. Dit is niet in dit besluit meegenomen, omdat het een ander onderwerp betreft.

Bovendien is door de derde rijbewijsrichtlijn bepaald dat de rijbewijscategorie C1 maximaal vijf jaar geldig is en bij verlenging de medische geschiktheid moet worden beoordeeld. Hieraan kan in de Nederlandse regelgeving niet voorbij worden gegaan. Ook is door de BOVAG een voorstel gedaan voor de herziening van de richtlijn om een rijbewijs C1 te kunnen halen zonder automaatcode. Het voorstel van de BOVAG om de rijopleiding voor de rijbewijscategorie C1 zonder code 95 uit te breiden met een 'toets op besloten terrein' valt buiten de reikwijdte van dit besluit, dat zich richt op het theorie-examen.

Tot slot zijn er reacties en vragen bij het CBR binnengekomen naar aanleiding van de internetconsultatie over de uitvoering van de herstructurering en de gevolgen ervan. Deze heeft het CBR afgehandeld.

De internetconsultatie heeft niet geleid tot aanpassingen in het onderhavige besluit.

8.3 Adviescollege Toetsing Regeldruk

Het Adviescollege Toetsing Regeldruk heeft het voorstel van dit besluit niet geselecteerd voor een formeel advies, gezien de aard en omvang van te verwachten regeldrukeffecten.

9. Inwerkingtreding en overgangsrecht

9.1 Gefaseerde inwerkingtreding

Er is gekozen om de herstructurering voor de rijbewijscategorieën D1 en D later in werking te laten treden dan voor de categorieën C1 en C. Dit met de reden de problematiek bij de rijbewijscategorieën C1 en C urgent is en al uitgebreid is besproken met de sector. Herhaling van examenstof en andere examenvragen kunnen per direct bijdragen aan betere verkeersveiligheid voor categorieën C1 en C. Aldus is ervoor gekozen om de wijziging van de examenstructuur voor die categorieën eerder in werking te laten treden. Hierdoor is er vervolgens meer tijd om de overgang naar de nieuwe examenstructuur voor de rijbewijscategorieën D1 en D zorgvuldig voor te bereiden.

9.2 Overgangsrecht

In dit besluit is tot slot ook voorzien in overgangsrecht. Er zijn immers kandidaten die al zijn begonnen met de opleiding of het examentraject voor theorie-examens voor de rijbewijscategorieën C1, C, D1 en D en de vakbekwaamheid, die deze na de inwerkingtreding van het onderhavige besluit niet kunnen 'verzilveren' tot een met goed gevolg afgerond theorie-examen, omdat ze niet de onderdelen uit de nieuwe examenstructuur hebben gevolgd. Derhalve is voorzien in een uitfasering van de oude examenstructuur voor de rijbewijscategorieën C1 en C tot 1 september 2022 en een overgangsregeling van twee jaar na de inwerkingtreding van de wijzigingen voor de rijbewijscategorieën C1, C, D1 en D.

Kandidaten die voor 1 juli 2022 gestart zijn met de opleiding voor de rijbewijscategorie C1 of C of die voor 1 juli 2023 zijn gestart met de opleiding voor de rijbewijscategorie D1 of D in de oude structuur kunnen de examens uit de oude examenstructuur afleggen tot 1 september 2022 respectievelijk 1 september 2023. Als kandidaten het theorie-examen voor die datum met goed gevolg afronden, geldt dat als een theorie-examen dat is behaald onder de nieuwe structuur. De uitfasering geldt dus maar voor een vrij korte periode van twee maanden, waarvoor is voorzien in een basis in het Reglement rijbewijzen. Na 1 september 2022 respectievelijk 1 september 2023 kan het theorie-examen alleen nog worden behaald via de overgangsregeling of door het doen van alle onderdelen van de nieuwe examenstructuur.

De overgangsregeling is voor kandidaten die al onderdelen van het theorie-examen voor de rijbewijscategorieën C1, C, D1 en D of de vakbekwaamheid hebben afgerond, maar nog niet het gehele theorie-examen. De overgangsregeling houdt in dat afhankelijk van welk onderdeel van het theorie-examen al is behaald in de oude structuur, er een ander onderdeel uit de nieuwe examenstructuur moet worden behaald om te slagen voor het volledige theorie-examen. Welke onderdelen dat precies zijn, is bij ministeriële regeling bepaald.⁶ In sommige gevallen is het voldoende om een standaard onderdeel uit de nieuwe examenstructuur (dus een module) te volgen. Bijvoorbeeld: een kandidaat die theorietoets rijbewijs en vakbekwaamheid 1 (RV1) van het theorie-examen vakbekwaamheid voor rijbewijscategorie C uit de oude examenstructuur heeft afgerond moet na de inwerkingtreding van dit besluit de modules 2-C en 3-C behalen om te slagen voor het theorie-examen. Tot slot wordt in enkele situaties voorzien in een speciaal overgangsexamen, dat slechts gedurende de overgangsperiode wordt aangeboden aan degenen die bepaalde onderdelen van de theorie-examens in de oude structuur hebben behaald.

Naast de gevallen waarin kandidaten nog bezig zijn met het examentraject op het moment dat de nieuwe examenstructuur in werking treedt, is ten behoeve van de rechtszekerheid ook voorzien in een overgangsbepaling voor degenen die het theorie-examen wel geheel hebben afgerond, maar nog geen verklaring van rijvaardigheid hebben gehaald door het behalen van het praktijkexamen. De theorie-examens die geheel zijn afgerond voor de inwerkingtreding van de nieuwe examenstructuur blijven geldig (tot twee jaar na het behalen ervan) om een praktijkexamen te kunnen afleggen.

Het overgangsregime blijft gedurende twee jaar na de inwerkingtreding van de herstructurering van kracht. Dat betekent dat de overgangsperiode voor de theorie-examens voor de rijbewijscategorieën C1 en C loopt tot 1 juli 2024 en voor de rijbewijscategorieën D1 en D tot 1 juli 2025 om alle kandidaten de mogelijkheid te geven het reeds gestarte examentraject af te ronden.

ARTIKELSGEWIJS DEEL

Artikel I, onderdelen A, onder 1, 2, 4 en 5, en B, onder 1 en 2 (wijzigingen artikelen 53, zevende, achtste, elfde en twaalfde lid, en nieuw negende en tiende lid, en 56)

Door deze wijzigingen zijn de afzonderlijke rijbewijscategorieën in afzonderlijke artikelleden geregeld. Door de onderhavige wijzigingen is de verdeling van het theorie-examen voor de rijbewijscategorieën C1 en C in meerdere onderdelen vervallen. Tevens is de mogelijkheid van het afleggen van het onderdeel RV1P voor het halen van de rijbewijscategorie C als de rijbewijshouder de rijbewijscategorie C1 al heeft, vervallen.

⁶ Met de gelijktijdige wijzigingen van de Regeling eisen theorie-examens rijbewijscategorieën C1 en C, de Regeling eisen theorie-examens rijbewijscategorieën D1 en D en de Regeling vakbekwaamheid bestuurders 2012.

Voor de rijbewijscategorieën D1 en D gebeurt dit later (zie artikel I, onderdeel A, onder 3 en 6). Daarom is er in deze wijziging nog voor gekozen de bepaling zoals die voor de eerste inwerkingtreding van dit besluit gold, te behouden. Het niet meer noemen van de modules is niet alleen gedaan vanwege het feit dat in dit kader nog slechts één module gevolgd hoeft te worden, maar ook omdat een onderverdeling van het theorie-examen vanwege de technische aard beter past in een ministeriële regeling.

Artikel I, onderdeel A, onder 3 en 6, en C tot en met F (wijziging artikel 53, negende en tiende lid, vervallen artikel 53, elfde en twaalfde lid, vervallen artikelen 63, derde en vierde lid, 64, derde lid, en 67f, vierde lid, en wijzigen en vervallen artikel 67h, vierde lid)

De genoemde onderdelen die vervallen hebben betrekking op het zogenoemde onderdeel RV1P voor het theorie-examen voor de rijbewijscategorieën C en D. Dit examenonderdeel is bedoeld voor degenen die al een rijbewijs of verklaring van rijvaardigheid voor de rijbewijscategorie C1 of D1 hebben of in het examentraject RV1L al hebben afgerond en gaandeweg besluiten de rijbewijscategorie C respectievelijk D erbij of in plaats daarvan te halen. Omdat er in de oude examenstructuur een overlap was tussen de theorie-examens voor de desbetreffende categorieën, kon de kandidaat volstaan met een lichtere toets. Die toets bestond dan enkel uit de onderdelen die de kandidaat nog niet bij het theorie-examen voor de rijbewijscategorie C1 respectievelijk D1 had behandeld. In de nieuwe examenstructuur vervalt het onderdeel RV1P, door het vervallen van de genoemde artikelen. Zie voor een nadere toelichting paragraaf 3.2 van deze nota van toelichting.

Artikel I, onderdeel G (wijziging artikel 71)

Dit betreft technische en redactionele wijzigingen op twee verschillende momenten. Eerst is een redactionele wijziging doorgevoerd, doordat het tiende lid van artikel 53 niet meer "nieuw" is en bovendien is vernummerd tot vijftiende lid (zie artikel I, onderdeel A, onder 2). Door het vervallen van artikel 53, elfde en twaalfde lid, dient de verwijzing naar het vijftiende lid vervolgens vernummerd te worden tot het dertiende lid.

Artikel I, onderdelen H tot en met K (vervallen eerste, derde en vijfde lid artikelen 156ga tot en met 156i)

Voor het theorie-examen vakbekwaamheid is de verdeling in meerdere onderdelen vervallen, zoals dat ook is gebeurd bij het theorie-examen voor de rijbewijscategorieën C1, C, D1 en D. Daardoor voegde het eerste lid van de artikelen 156ga tot en met 156i niets meer toe en zijn die leden in die artikelen vervallen. Ondanks dat hier sprake blijft van meerdere afzonderlijke onderdelen, is het in de regelgeving passender geacht dat die onderdelen in de Regeling vakbekwaamheid bestuurders 2012 tot uitdrukking komen als onderdeel van de nadere regels ter uitvoering van het stelsel van basiskwalificatie op grond van artikel 156o.

Het derde lid van de genoemde artikelen kon eveneens vervallen. Hierin was een vrijstelling opgenomen voor het theorie-examen voor de rijbewijscategorie C1 of C als het theorie-examen vakbekwaamheid voor deze rijbewijscategorie reeds met goed gevolg was afgelegd. In de nieuwe examenstructuur is deze vrijstelling niet meer nodig of relevant. In de oude structuur was er een verschil tussen de twee theorie-examens: voor het rijbewijs moesten de theorietoetsen RV1(L) en R2C worden gedaan, voor de vakbekwaamheid waren dat de theorietoetsen RV1(L), V2C en V3C. De vrijstelling betrof dus een specifieke vrijstelling voor R2C voor degenen die V2C en V3C reeds hadden behaald. Voor RV1(L) was strikt genomen geen vrijstelling nodig, omdat die toets hetzelfde is voor zowel het rijbewijs als de vakbekwaamheid. Nu in de nieuwe examenstructuur voor het behalen van rijbewijscategorie C1 of C enkel module 1-C1

respectievelijk module 1-C nodig is, is de expliciete vrijstelling niet meer nodig. Degene die het theorie-examen vakbekwaamheid voor de rijbewijscategorie C1 of C heeft behaald, heeft dan ook al (dezelfde) module 1-C1 of module 1-C behaald. Die is dan ook gedurende de geldigheidsduur geldig voor het behalen van de rijbewijscategorie C1 of C zonder code 95.

Het vijfde lid van de genoemde artikelen regelde de mogelijkheid om additionele onderdelen van het theorie-examen vakbekwaamheid af te leggen als een houder van een rijbewijscategorie C1 of C met code 95 een code 95 voor de rijbewijscategorie D1 of D wilde behalen of omgekeerd. Een dergelijke mogelijkheid bestaat in de nieuwe examenstructuur niet meer vanwege de unieke aard van de theorie-examens, gericht op de specifieke categorieën van voertuigen. Daarom is ook het vijfde lid van de artikelen 156ga tot en met 156i vervallen. Voor het behalen van een code 95 bij rijbewijscategorie D1 of D als de rijbewijshouder reeds in het bezit is van de code 95 bij de rijbewijscategorie C1 of C moet dus het theorie-examen vakbekwaamheid D worden afgelegd.

Artikel I, onderdeel L (wijziging artikel 156ae)

Dit betreft een technische wijziging. Artikel 156ab bepaalt dat de code 95 na het behalen van de basiskwalificatie voor één van de rijbewijscategorieën C wordt geplaatst bij alle overige behaalde rijbewijscategorieën voor C en hetzelfde geldt voor D. Bij de nascholing wordt de code 95 vermeld bij alle behaalde categorieën C en D waarvoor reeds een code 95 was afgegeven. Voor de duidelijkheid en volledigheid is deze zelfde regel van toepassing verklaard op het vermelden van codes 95 op de kwalificatiekaart bestuurder.

Artikel I, onderdelen M tot en met P (nieuwe artikelen 185a tot en met 185g)

Deze artikelen bevatten overgangsrecht. Hiervoor wordt ook verwezen naar paragraaf 9.2 van deze nota van toelichting. Er is voor gekozen om de specifieke bepaling van welke examenonderdelen uit de nieuwe structuur nodig zijn ter aanvulling op reeds afgeronde examenonderdelen uit de oude examenstructuur bij ministeriële regeling te bepalen. De reden hiervoor is dat in de eerdergenoemde ministeriële regelingen ook is bepaald waaruit het theorie-examen en de onderdelen daarvan bestaan. Er is voorzien in zowel het invoegen als het laten vervallen van de overgangsbepalingen, zodat de desbetreffende bepalingen uit het Reglement rijbewijzen verdwijnen zodra ze niet meer van toepassing zijn.

Artikel II

In dit artikel is de inwerkingtreding bepaald, met de fasering die is beschreven in paragraaf 9.1 van deze nota van toelichting tussen de rijbewijscategorieën C1 en C enerzijds en D1 en D anderzijds. Tevens is met het derde en vierde lid van dit artikel bepaald wanneer de overgangsbepalingen vervallen.

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

Mark Harbers