

Financiële impact volgend uit Nationaal leerplan Rijbe- wijs B

Inzicht in de financiële impact van maatregelen van Commissie
Roemer op de rijscholenbranche, rijinstructeurs en leerlingen



Financiële impact volgend uit Nationaal leerplan Rijbewijs B

Inzicht in de financiële impact van maatregelen van Commissie Roemer op de rij scholenbranche, rijinstructeurs en leerlingen

Datum

20 maart 2024

Auteurs

Anne Bastin

Michel Bloemheuvel

Tim van den Boom

Sira Consulting B.V. is inhoudelijk verantwoordelijk voor deze rapportage. De in deze rapportage opgenomen teksten en onderzoeksresultaten mogen uitsluitend worden gebruikt als toelichting of ondersteuning in artikelen, scripties en boeken mits de bron duidelijk wordt vermeld. Vermenigvuldiging en/of openbaarmaking in welke vorm ook, is uitsluitend toegestaan na schriftelijke toestemming van Sira Consulting B.V.. Sira Consulting B.V. aanvaardt geen aansprakelijkheid voor drukfouten en/of andere onvolkomenheden.



Inhoudsopgave

Managementsamenvatting	4
1 Inleiding	8
2 Financiële impact onderwerpen IBKI	12
2.1 Uitgangspunten voor kwantificering	12
2.2 Totaaloverzicht: financiële impact per doelgroep en per onderwerp	13
2.3 Ontwikkelen beroepscompetentieprofiel (BCP) en kwalificatieprofiel (KP) rijinstructeursopleiding B	17
2.4 Aanvragen erkenning en opstellen leerplan Rijinstructeur B	17
2.5 Opleiding tot rijinstructeur B	19
2.6 Inschrijving voor de examenonderdelen Rijinstructeur B	21
2.7 Volgen training vakbekwaamheidsexamen theorie	22
2.8 Kennisname brondocumenten vakbekwaamheidsexamen praktijk	23
2.9 Vakbekwaamheidsexamens praktijk en theorie voor WRM-instructeurs B	24
2.10 Ambtshalve onderzoek of uitbreiding artikel 21-onderzoek	25
2.11 Toezicht op naleving door Rijinstructeurs B op het nationaal leerplan rijbewijs B	27
3 Financiële impact onderwerpen Nationaal leerplan Rijbewijs B	28
3.1 Uitgangspunten voor kwantificering	28
3.2 Totaaloverzicht: financiële impact per doelgroep	32
3.3 Aanschaffen didactische praktijkhandleiding	36
3.4 Gebruik leerlingvolgsysteem (LVS)	36
3.5 Theorie-examen deel 2	38
3.6 Praktijkexamen deel 1	39
Bijlagen	
I Formats IBKI	42
II Formats Nationaal leerplan	72
III Handelingen Nationaal Leerplan	81
IV Bronnen	82

Managementsamenvatting

Doelstelling en aanpak impact analyse

De verkeersveiligheid in Nederland is de afgelopen jaren gestagneerd na een lange periode van continue verbetering. Om de kwaliteit van het rijonderwijs te verbeteren heeft in april 2021 de heer Roemer een advies uitgebracht aan de Tweede Kamer over verbetermogelijkheden in de rijschoolbranche. Hieruit volgen een aantal maatregelen om de kwaliteit van de rijopleiding te verhogen, waaronder een nieuw Nationaal Leerplan en aanvullende eisen voor rijinstructeursopleiders, rijinstructeurs en de examens. Met deze impact analyse geven we inzicht in de financiële impact van een deel van de maatregelen van Advies Roemer, bestaande uit 1) de financiële impact van maatregelen 16, 17 en 18 van Advies Roemer en 2) de financiële impact van het Nationaal Leerplan Rijbewijs B.

De aanpak van de beide impact analyses is gebaseerd op de Delta-methode. Dit betekent dat er een raming is gemaakt van de *netto* financiële impact, ofwel het inzichtelijk maken van de meer- of minderkosten. Om de netto financiële impact te bepalen is een schets gemaakt van de voorgenomen situatie en zijn de extra tijdsinspanningen en/of investeringen ten opzichte van de huidige situatie geïdentificeerd. Vervolgens is op basis van bronnenonderzoek en werksessies met betrokkenen een inschatting gemaakt van de hoogte van deze meer- of minderkosten. De kwantificering van de financiële impact is tot stand gekomen door 1) het voorgestelde nationale leerplan rijbewijs B van Royal Haskoning DHV als uitgangspunt te nemen en 2) afstemming te hebben met het ministerie van IenW, IBKI, CBR en Royal Haskoning DHV over de te hanteren onderbouwing en aannames ten behoeve van de kwantificering.

Interpretatie resultaten

Met deze impact analyse geven we een indicatief beeld van de te verwachten tijdsinspanningen en investeringen als gevolg van maatregelen van Advies Roemer. Naast de kosten zijn er ook meerdere baten te verwachten als gevolg van de kwaliteitsverbetering van de rijopleiding die op dit moment niet te kwantificeren zijn, o.a.: het verhogen van de verkeersveiligheid, het verminderen van het aantal verkeersongevallen, het verminderen van het aantal slachtoffers en het beschermen van mensenlevens. Op langere termijn leidt dit tot een afname van maatschappelijke kosten. Bij het kwantificeren van de financiële impact is uitgegaan van diverse scenario's met verschillende slagingspercentages voor de theorie- en praktijkexamens.

Mogelijk worden de maatregelen in een transitiefase op vrijwillige basis ingevoerd, voor de wettelijke inwerkingtreding. Dit zal betekenen dat de eenmalige financiële lasten over een aantal jaren worden verspreid en de sector de verwachte inpassingen en investeringen niet in één keer hoeft te leveren.

Financiële impact onderwerpen IBKI

De volgende maatregelen vanuit Advies Roemer zijn van toepassing zijn op het IBKI:

- Maatregel 16: Introduceer een nationaal leerplan voor instructeursopleidingen.
- Maatregel 17: Stel eisen aan de docenten van de instructeursopleidingen.
- Maatregel 18: Geef het IBKI en de CCA-bevoegdheden om op te kunnen treden tegen slecht functionerende rijinstructeurs.

De drie maatregelen zijn verder uitgewerkt tot de volgende negen onderwerpen, waarvoor de financiële impact is berekend.

1. Ontwikkelen beroepscompetentieprofiel (BCP) en kwalificatieprofiel (KP) rijinstructeursopleiding B (maatregel 16).
2. Aanvragen erkenning en opstellen leerplan Rijinstructeur B (maatregel 17).
3. Opleiding tot rijinstructeur B (maatregel 16).
4. Inschrijving voor de examenonderdelen Rijinstructeur B (maatregel 16).
5. Volgen training vakbekwaamheidsexamen theorie (maatregel 16).
6. Kennisname brondocumenten vakbekwaamheidsexamen praktijk (maatregel 16).
7. Vakbekwaamheidsexamens praktijk en theorie voor WRM-instructeurs B (maatregel 16).
8. Ambtshalve onderzoek of uitbreiding artikel 21-onderzoek (maatregel 18).
9. Toezicht op naleving door Rijinstructeurs B op het nationaal leerplan rijbewijs B (maatregel 18).

In de volgende tabellen zijn de resultaten van de impact analyse opgenomen. Elke doelgroep heeft een eigen tabel met de totale structurele en eenmalige financiële impact per maatregel en de financiële impact per individu. Bij de structurele financiële impact gaat het om de gemiddelde kosten per jaar.

Tabel 1. Financiële impact IBKI

	Totaal	
Mtr.	Eenmalig	Structureel
2.	€ 24.000	€ 5.000
5.	€ 3.000	- €23.000
7.	Geen	€ 134.000
8.	Geen	€ 500.000*
Totaal	€ 27.000	€ 616.000

* Het genoemde bedrag is een inschatting van de financiële impact, waarbij additioneel nog sprake is van een impact die niet te kwantificeren is. De kosten zijn in de praktijk naar alle waarschijnlijkheid hoger dan hier aangegeven.

Tabel 2. Financiële impact Rijinstructeursopleiders

	Totaal		Per rijinstructeursopleider	
Mtr.	Eenmalig	Structureel	Eenmalig	Structureel
2.	€ 124.000	€ 9.000	€ 8.300	€ 600
4.	Geen	€ 186.000	Geen	€ 12.400
Totaal	€ 124.000	€ 194.000	€ 8.300	€ 13.000

Tabel 3. Financiële impact Aanbieders van bijscholing

	Totaal		Per aanbieder van bijscholing	
Mtr.	Eenmalig	Structureel	Eenmalig	Structureel
5.	Geen	- € 1.000	Geen	- € 50
6.	Onbekend	Geen	Onbekend	Geen
7.	Geen	€ 23.000	Geen	€ 1.150
Totaal	Onbekend	€ 22.000	Onbekend	€ 1.100

Tabel 4. Financiële impact erkende WRM-rijinstructeurs

Mtr.	Totaal		Per erkende WRM-rijinstructeur	
	Eenmalig	Structureel	Eenmalig	Structureel
5.	Onbekend*	€ 360.000	Onbekend	€ 24
6.	Geen	€ 360.000	Geen	€ 24
7.	Geen	€ 1.102.000	Geen	€ 73
Totaal	Onbekend*	€ 1.822.000	Onbekend	€ 121

Tabel 5. Financiële impact kandidaat rijinstructeurs

Mtr.	Totaal		Per kandidaat-rijinstructeur	
	Eenmalig	Structureel	Eenmalig	Structureel
3.	Geen	€ 540.000	Geen	€ 600
Totaal	Geen	€ 540.000	Geen	€ 600

Financiële impact onderwerpen Nationaal Leerplan

Op basis van de werksessies verwachten we dat de volgende aspecten van het Nationaal Leerplan aanvullende handelingen vergen ten opzichte van de huidige situatie:

1. Aanschaffen didactische praktijkhandleiding door WRM-rijinstructeurs
2. In gebruik nemen leerlingvolgsysteem door WRM-rijinstructeurs
3. Theorie-examen deel 2 door leerlingen
4. Praktijkexamen deel 1 door leerlingen

In de volgende tabellen zijn de resultaten van de impact analyse opgenomen. Elke doelgroep heeft een eigen tabel met de totale financiële impact per maatregel en de financiële impact per individu. Bij de WRM-rijinstructeurs wordt onderscheid gemaakt tussen eenmalige en structurele kosten, bij leerlingen gaat het om structurele kosten per scenario.

Tabel 6. Financiële impact WRM-rijinstructeurs Nationaal Leerplan

Aanvullende handelingen	Totale financiële impact		Per WRM-rijinstructeur	
	Eenmalig	Structureel	Eenmalig	Structureel
1. Aanschaffen praktijkhandleiding	€ 262.000	-	€ 20	-
2. In gebruik nemen LVS	-	€ 12.830.000*	-	€ 979

* De kosten voor het in gebruik nemen van het LVS maal het gemiddeld aantal leerlingen per jaar.

Tabel 7. Financiële impact leerlingen Nationaal Leerplan

Aanvullende handelingen	Totale structurele financiële impact*			Per leerling		
	Scenario 1	Scenario 2	Scenario 3	Scenario 1	Scenario 2	Scenario 3
3. Theorie-examen deel 2	€ 61,5 mln.	€ 9,6 mln.	€ 0	€ 245	€ 105	€ -
4. Praktijkexamen deel 1	€ 82,3 mln.	€ 31,6 mln.	€ 19 mln.	€ 364	€ 140	€ 84

* De structurele financiële impact is gebaseerd op een gemiddeld aantal theorie- en praktijkexamens per jaar.

1 Inleiding

Achtergrond en doelstelling

De verkeersveiligheid in Nederland is de afgelopen jaren gestagneerd na een lange periode van continue verbetering.¹ Het aantal slachtoffers is (te) groot, met persoonlijk leed en oplopende maatschappelijke kosten tot gevolg. Hieruit volgt de wens om de kwaliteit van de rijopleiding te verbeteren. Veilig deelnemen aan het verkeer vereist goed verkeerstechnisch inzicht, goede voertuigbeheersing en de juiste houding. Het is belangrijk dat toekomstige bestuurders hierin goed worden opgeleid.

Om de kwaliteit van het rijonderwijs te verbeteren heeft in april 2021 de heer Roemer een advies uitgebracht aan de Tweede Kamer over verbetermogelijkheden in de rijopleiding.² Dit advies betreft een omslag van een examen gestuurd systeem, waarin de inhoud van de rijopleiding bijna uitsluitend wordt bepaald door de inhoud van het rijexamen, naar een examen- en opleiding gestuurd systeem. Met het stellen van kwaliteitseisen aan het rijonderwijs dienen in het verlengde daarvan eisen te worden gesteld aan rijinstructeursopleider, rijinstructeurs en het rijexamen. Om dit voor te bereiden dienen partijen als het ministerie van IenW, IBKI en het CBR haar mensen, processen en systemen daarop aan te passen. Ook de branche zal in de voorbereiding en uitvoering betrokken moeten zijn.

Het ministerie van IenW heeft in 2023 aan Royal Haskoning DHV (RHDHV) de opdracht gegeven om kwaliteitseisen en leerdoelen voor het leerplan leerling rijbewijs B te ontwerpen voor zowel de praktijk alsook theorie. Daarnaast heeft het ministerie aan IBKI de opdracht gegeven om de voor hen relevante maatregelen van het advies Roemer uit te werken. Onderdeel van deze beide opdrachten is het inzichtelijk maken van de financiële impact van de betreffende maatregelen.

RHDHV heeft Sira Consulting gevraagd om de financiële impact van het nationaal leerplan rijbewijs B in kaart te brengen. Daarnaast heeft IBKI aan Sira Consulting gevraagd om de financiële gevolgen van de maatregelen uit het advies Roemer, te weten maatregel 16, 17 en 18, in kaart te brengen. De resultaten van deze twee afzonderlijk uitgevoerde opdrachten zijn in voorliggend rapport samengevat. Hierbij wordt opgemerkt dat het CBR zelf de financiële impact van de voorgestelde maatregelen op hun tarieven heeft beoordeeld en komt in dit rapport dus niet aan de orde.

Tekstvak 1. Kosten gaan voor de baten uit

Met betrekking tot de rijopleiding is het van belang om toekomstige bestuurders goed op te leiden ten aanzien van aspecten als verkeerstechnisch inzicht, beheersing van het voertuig en de juiste houding. Om dit te bereiken zijn verschillende initiatieven voorgesteld (zie advies Roemer) en opgestart, zoals de ontwikkeling van een nationaal leerplan voor rijbewijs B. Hoewel het voorliggende rapport inzicht biedt in de financiële impact van de voorgestelde initiatieven, is het ook van belang om de baten mee te wegen in de besluitvorming. Deze baten omvatten onder meer een verhoging van de verkeersveiligheid, een vermindering van verkeersongevallen, een daling van het aantal slachtoffers en uiteindelijk lagere maatschappelijke kosten. Het is belangrijk om deze bredere voordelen in gedachten te houden om een volledig beeld te krijgen van de impact en effectiviteit van de voorgestelde initiatieven.

Transitiefase richting een nieuw stelsel: stapsgewijze invoering van maatregelen

¹ De Staat van de Verkeersveiligheid 2023; Sterke stijging in aantallen doden en gewonden (SWOV, 2023).

² Van rijles naar rijonderwijs; Advies verbetering autorijscholenbranche (april 2021)



Om de sector op aanstaande veranderingen voor te bereiden, verdient het aanbeveling om bepaalde maatregelen/onderwerpen gefaseerd en op vrijwillige basis, in te voeren. Dit sluit aan op het advies van de heer Roemer om de bestaande modulaire opleiding met tussentijdse toetsen (Rijopleiding In Stappen³) te benutten en te stimuleren, zodat deze vooruitlopend op het nationale leerplan de norm voor rij scholen worden. De voordelen voor rijinstructeurs en rij scholen om zich al voor de wettelijke inwerkingtreding van de maatregelen voor te bereiden zijn:

- Voor de instructeur geldt het behalen van de kwalificatie 'instructeur RIS 2.0' als praktijkbegeleiding (bijscholing). Daarnaast telt de opleiding mee voor 4 dagdelen van de theoretische bijscholing. Het kost een rij school en rijinstructeur dus geen extra tijd waardoor het niet drukt op de lasten.
- Voor rij scholen en instructeurs geldt voorts dat de overstap naar het nieuwe stelsel eenvoudiger en minder kostbaar wordt wanneer zij zich bekwamen in een didactische benadering die lijkt op het leerplan: het invoeren hiervan zal daarmee om minder inspanningen en minder aanpassing aan de bedrijfsvoering en bijscholing vragen.
- Voor IBKI geldt dat het een voordeel is wanneer een groot deel van de bestaande populatie rijinstructeurs zich al heeft bekwamd in het verzorgen van een modulaire opleiding. Dit maakt haar toezichthoudende taak eenvoudiger, meer behapbaar en leidt tot een eenvoudiger proces van het vijfjaarlijks vernieuwen van de WRM-bevoegdheid.
- Voor het CBR geldt dat met een gestage groei van RIS-instructeurs en RIS-leerlingen over langere periode toegewerkt wordt naar het nieuwe stelsel waarbij twee praktijkexamens de norm zijn.
- Aanvullend aan het vorige punt kent de RIS een hoger slagingspercentage (rond de 70%) dan de gemiddelde rijopleiding (rond de 50%). Gebruik maken van de RIS leidt daarmee tot een afname van het aantal herexamens bij het CBR en daarmee samenhangende kosten voor leerlingen.
- Voor lenW geldt tenslotte dat het vanuit de wetgevende rol eenvoudiger is om een situatie die (grotendeels) al praktijk is te formaliseren via wet- en regelgeving dan wanneer dat nog niet het geval is. Dit verkleint de kans op wetten en regels die onvoldoende passend zijn en daarmee tot ongewenste gevolgen (kunnen) leiden.

Op dit moment is er nog geen inzicht in het verloop van de transitiefase. Daarom is dit ook niet verwerkt in de resultaten van deze impactanalyse.

Werkwijze kwantificering financiële impact

Het methodologische fundament van voor het in kaart brengen van de financiële impact voor het IBKI en het nationaal leerplan is gebaseerd op de Delta-methode. Deze methode heeft als doel een raming te maken van de verwachte netto financiële impact per maatregel/onderwerp, per betrokken partij. Anders gezegd, betreft het een kwantificering van de meer- of minderkosten in de beoogde situatie ten opzichte van de huidige situatie. In onderstaande figuur is de aanpak voor de twee afzonderlijke opdrachten samengevat.

³ Rijopleiding In Stappen (RIS) is een modulaire rijopleiding die wordt begeleid door een hiervoor opgeleide RIS-rijinstructeur. Bij een RIS wordt gewerkt met een vaste structuur in modules, instructiekaarten en werkboeken. Een tussentijdse toets is een vast onderdeel van de opleiding.

Figuur 1. Aanpak op hoofdlijnen



Belangrijke stap in de aanpak zijn de uitgevoerde interactieve werksessies (nr. 3). In de afzonderlijke werksessies met het IBKI en RHDHV stonden per onderwerp de volgende werkzaamheden centraal:

- Inzichtelijk maken van het verschil huidige versus beoogde situatie in relatie tot een onderwerp. De resultaten hiervan zijn verwerkt in de formats in Bijlagen I en II.
- Inventariseren van partijen die 'geraakt' worden bij de voorbereiding, implementatie en uitvoering van een maatregel/onderwerp in de praktijk.
- Inschatting maken van de tijds- en kosteninvestering per partij bij de voorbereiding, implementatie en uitvoering van een maatregelen/onderwerp in de praktijk.

De kwantificering van de financiële impact is gebaseerd op een methodiek dat overheidsbreed wordt gehanteerd voor de berekening van kosten van beleid, wet- en regelgeving en uitvoeringsprocessen. Deze methodiek is te raadplegen in het Handboek Meting Regeldruk⁴. De kwantificering is uitgevoerd in een kostenmodel, waarbij onderscheid wordt gemaakt tussen:

- Eenmalige kosten. Deze kosten worden eenmalig gemaakt als gevolg van nieuwe of gewijzigde omstandigheden.
- Structurele kosten. Dit zijn regelmatig terugkerende kosten die periodiek (bijvoorbeeld jaarlijks, of een keer per 2 jaar) worden gemaakt voor uitvoering van een maatregel/onderwerp.
- Doelgroepen. De doelgroepen IBKI, rijinstructeursopleiders, aanbieders van bijscholing, WRM-rijinstructeurs, kandidaat-rijinstructeurs en leerlingen hebben allen in meer of mindere mate te maken met eenmalige en structurele kosten als gevolg van de voorgenomen maatregelen. Per doelgroep is een raming van de kosten gemaakt.

Voor onderwerpen die in opdracht van het ministerie van lenW zijn uitgewerkt door het IBKI, is geen financiële impact gekwantificeerd. Deze werkzaamheden zijn immers door het ministerie vergoed.

Kwantificering op hoofdlijnen

De onderbouwing van de kwantificering is enerzijds gebaseerd op een gedocumenteerde urenbesteding beschikbaar bij het IBKI, CBR of RHDHV, en anderzijds op een deskundige inschatting van deze partijen. Desondanks betreft het een kwantificering op hoofdlijnen. Dit heeft de volgende redenen:

- Zowel de maatregelen uit het advies Roemer als het ontwikkelde nationaal leerplan voor rijbewijs B bevinden zich momenteel in de adviesfase. Pas nadat er (politieke) besluitvorming heeft plaatsgevonden, kunnen de maatregelen specifiekere worden uitgewerkt. Op dat moment wordt duidelijk (i) of een maatregel daadwerkelijk wordt

⁴ [Handboek Meting Regeldrukkosten, Ministerie van Economische Zaken en Klimaat \(2023\)](#)



geïmplementeerd, (ii) wie verantwoordelijk is voor de uitvoering, en (iii) hoe de maatregel in de praktijk zal worden uitgevoerd. Waar mogelijk zijn bij sommige maatregelen scenario's gebruikt, zodat toch een indicatie van de financiële impact kan worden gegeven.

- Voor een financiële kwantificering is het essentieel om te werken met data die (a) betrouwbaar is en (b) beschikbaar is. Niet voor alle maatregelen was het haalbaar om met data te werken die aan een of beide criteria kon voldoen. Indien mogelijk zijn deskundige inschattingen van de betrokken partijen gebruikt. Bijvoorbeeld, alle betrokken partijen gaan ervan uit dat de invoering van het nationaal leerplan ertoe leidt dat het slagingspercentage van leerlingen toeneemt. Echter, de exacte toename en het uiteindelijke niveau zijn onduidelijk.

Leeswijzer

In hoofdstuk 2 is de financiële impact van de negen onderwerpen volgend uit de maatregelen 16, 17 en 18 advies Roemer inzichtelijk gemaakt. Partijen die 'geraakt' worden door deze onderwerpen zijn het IBKI zelf, maar ook rijinstructeursopleiders, opleiders van bijscholing, WRM-rijinstructeurs en kandidaat rijinstructeurs. In hoofdstuk 3 is de financiële impact van het Nationaal Leerplan Rijbewijs B gekwantificeerd. Het gaat hier in totaal om vier onderwerpen. Partijen die 'geraakt' worden door deze onderwerpen zijn WRM-rijinstructeurs en leerlingen.

In bijlage I (IBKI) en II (nationaal leerplan) is per onderwerp de broninformatie opgenomen, op basis waarvan de raming van de financiële impact is gebaseerd. Bijlage III bevat een lijst met alle handelingen volgend uit het Nationaal Leerplan, inclusief de vier onderwerpen die meerkosten veroorzaken. In bijlage IV zijn de bronnen opgenomen die ten grondslag liggen aan de kwantificering.

2 Financiële impact onderwerpen IBKI

2.1 Uitgangspunten voor kwantificering

Voor het in kaart brengen van de financiële impact van de onderwerpen, is gebruik gemaakt van het Standaardkostenmodel (SKM) dat overheidsbreed wordt gehanteerd voor de berekening van kosten van beleid, wet- en regelgeving en uitvoeringsprocessen. Het kostenmodel is zodanig ingericht dat onderscheid wordt gemaakt in:

- Eenmalige kosten. Deze kosten worden eenmalig gemaakt als gevolg van nieuwe of gewijzigde omstandigheden.
- Structurele kosten. Dit zijn regelmatig terugkerende kosten die periodiek (bijvoorbeeld jaarlijks, of een keer per 2 jaar) worden gemaakt voor uitvoering van onderwerpen.
- Doelgroepen. De doelgroepen IBKI, rijinstructeursopleiders, aanbieders van bijscholing, WRM-rijinstructeurs en kandidaat-rijinstructeurs hebben allen in meer of mindere mate te maken met eenmalige en structurele kosten als gevolg van de negen onderwerpen. Per doelgroep is een raming van de kosten gemaakt.

Tekstkader 2. Overzicht van gehanteerde kengetallen bij het ramen van de financiële impact.

Het inschatten van de financiële impact van de onderwerpen is gedaan aan de hand van een PxQ-berekening. Hierbij staat “P” voor de kosten per handeling (tijdsbesteding X uurtarief + out of pocketkosten) en “Q” voor de omvang van de doelgroep en frequentie (bijvoorbeeld aantal rijinstructeursopleiders X de frequentie van een bepaalde handeling). Voor het met het rekenmodel kwantificeren van de door het IBKI uitgewerkte onderwerpen, is in samenspraak met het IBKI-gebruik gemaakt van de volgende kengetallen:

Nr.	Doelgroep	Omvang (Q)		Uurtarief
		Huidige situatie	Beoogde situatie	
i.	IBKI	1	1	€ 125
ii.	Rijinstructeursopleiders	65	15 (Erkende rijinstructeursopleiders; schatting IBKI)	€ 75
iii.	Aanbieders van bijscholing	65 (schatting IBKI)	20 (schatting IBKI)	€ 54*
iv.	WRM-rijinstructeurs	15.000	15.000	€ 60
v.	Kandidaat-rijinstructeurs	900	900	€ 17*

* Voor het inschatten van de uurtarieven van aanbieders van bijscholing en kandidaat-rijinstructeurs is gebruik gemaakt van standaarduurtarieven, zoals vermeld in het Handboek Meting Regeldrukkosten van het ministerie van EZK. De overige uurtarieven zijn in overleg met het IBKI ingeschat.

Omdat het in bepaalde situaties niet mogelijk is geweest om kengetallen te achterhalen of redelijkerwijs in te schatten, is het niet voor ieder onderwerp mogelijk om de financiële consequenties in te schatten. In dergelijke gevallen is samen met het IBKI een kwalitatieve inschatting van de te verwachten impact gemaakt.

Dit geldt met name voor de volgende onderwerpen:



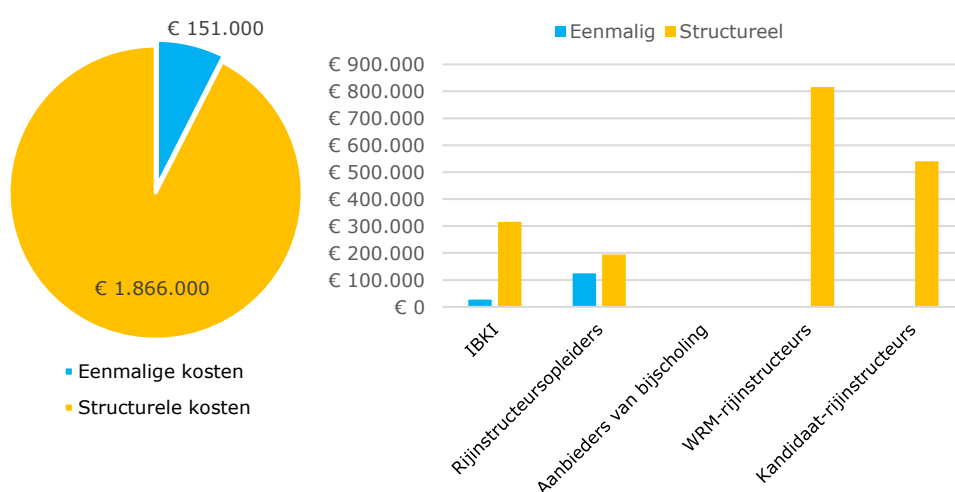
- *5. Volgen training vakbekwaamheidsexamen theorie en 6. Kennisname brondocumenten vakbekwaamheidsexamen praktijk.* Naar verwachting zullen opleiders bijscholingsprogramma's ontwikkelen ter voorbereiding op het vakbekwaamheidsexamen voor theorie en praktijk. Het is op dit moment niet goed te voorspellen hoeveel opleiders bijscholing zullen aanbieden en op welke wijze zij dit vormgeven. Het is overigens aannemelijk dat de kosten die opleiders maken voor het ontwikkelen en up-to-date houden van de bijscholing, worden doorberekend aan hun klanten⁵.
- *8. Ambtshalve onderzoek of uitbreiding artikel 21-onderzoek.* Het is niet mogelijk om op dit moment een reële inschatting te maken van de toename van het aantal mededelingen. Als bijvoorbeeld artikel 21 WRM wordt uitgebreid, dan is het aannemelijk dat het aantal mededelingen toeneemt. Deze toename is van invloed op de mensen, processen en systemen van het IBKI. Om toch een inschatting voor het IBKI te maken is in overleg met het IBKI uitgegaan van 40 additionele mededelingen per jaar á €5.000 per mededeling.
- *9. Toezicht op naleving door Rijinstructeurs B van het nationaal leerplan rijbewijs B.* Het is op dit moment onduidelijk of en hoe toezicht georganiseerd gaat worden. Als de bevoegdheden van het IBKI worden vergroot, dan heeft dit impact op mensen, processen en systemen van het IBKI. Een nadere uitwerking van dit onderwerp is onderdeel van een vervolgopdracht van het ministerie van IenW aan het IBKI.

2.2 Totaaloverzicht: financiële impact per doelgroep en per onderwerp

Per doelgroep

In de onderstaande figuur is de raming weergegeven van de totale financiële impact van de negen onderwerpen per doelgroep. Hierbij is per doelgroep waar relevant onderscheid gemaakt tussen eenmalige en structurele kosten. Voor het IBKI zijn alleen de eenmalige kosten vermeld die niet vallen onder de in 2022 en 2023 verkregen of voor 2024 aangevraagde en toegezegde projectsubsidie bij het ministerie van IenW.

Figuur 1. Totaaloverzicht financiële impact van de negen onderwerpen per doelgroep.



⁵ Bijscholing is niet verplicht. Aangenomen mag worden dat niet alle rijinstructeurs bijscholing voor de vakbekwaamheidsexamens gaan volgen.

De totale eenmalige kosten voor de negen onderwerpen zijn geraamd op € 151.000. De structurele kosten zijn geraamd op € 1,9 miljoen per jaar.

Uit de bovenstaande figuur blijkt verder dat:

- M.b.t. de eenmalige kosten deze vooral van toepassing zijn op rijinstructeursopleiders. Deze kosten hebben vooral betrekking op 'Onderwerp 2: Aanvragen erkenning en opstellen leerplan Rijinstructeur B' (€ 124.000). De overige eenmalige kosten (€ 24.000) hebben betrekking op het IBKI voor het beoordelen van aanvragen van rijinstructeursopleiders die erkend willen worden. Het IBKI schat in dat het hier gaat om ca. 15 rijinstructeursopleiders die erkend willen worden om de verplichte initiële opleiding te verzorgen. Onderdeel van de vervolgopdracht van het ministerie van lenW aan het IBKI is om te bepalen wat de geldigheidsduur is van een erkenning. Een klein gedeelte van de eenmalige kosten van het IBKI (€ 3.000) heeft betrekking op het overdragen documentatie naar mogelijke aanbieders van niet verplichte theoretische bijscholing (onderwerp 5).
- M.b.t. de structurele kosten deze vooral van toepassing zijn op WRM-rijinstructeurs. Deze kosten houden vooral verband met 'Onderwerp 7. Vakbekwaamheidsexamens praktijk en theorie voor WRM-instructeurs B' (€ 1,1 miljoen). De vakbekwaamheidsexamens praktijk en theorie bij het IBKI worden namelijk verplicht gesteld voor alle ongeveer 15.000 WRM-rijinstructeurs (ca. 3.000 per jaar). Het betreft hier met name de tijd en examenkosten die nodig zijn om het vakbekwaamheidsexamen theorie bij IBKI af te leggen. Hier staat tegenover dat de verplichte zes dagdelen theoretische bijscholing wordt afgeschaft. Dit leidt tot een besparing van € 504.000.

De totale structurele kosten van het IBKI zijn geraamd op ca. € 366.000 per jaar. Dit wordt vooral veroorzaakt door:

- Onderwerp 8. Ambtshalve onderzoek of uitbreiding artikel 21-onderzoek (geraamd op € 200.000 per jaar, gebaseerd op 40 additionele mededelingen. In de praktijk zal het feitelijke aantal mededelingen mede afhankelijk zijn van de (strikte) voorwaarden waaronder een mededeling kan worden gedaan bij IBKI.
- Onderwerp 7. Vakbekwaamheidsexamens praktijk en theorie voor WRM-instructeurs B (geraamd op € 134.000 per jaar)

Hier staat tegenover dat het IBKI te maken heeft met minderkosten als gevolg van het niet meer in behandeling nemen en certificeren van opleidingen voor theoretische bijscholing en het verwerken van presentielijsten (geraamde afname van € 23.000).

- Kandidaat-rijinstructeurs te maken krijgen met ca. 28% van de totale structurele kosten (€ 540.000). Dit wordt veroorzaakt doordat het de verwachting is dat ca. 15% van de kandidaat-rijinstructeurs die in de huidige situatie geen opleiding voor theorie en praktijk volgen (ca. 135 per jaar), dit in de beoogde situatie wél gaan doen. Hierbij is uitgegaan van € 4.000 per opleiding).

Het IBKI geeft aan dat het waarschijnlijk is dat investerings- of ontwikkelkosten van rijinstructeursopleiders en aanbieders van bijscholing worden doorberekend in de tarieven en daarmee worden doorbelast aan de klant. Het is op dit moment onduidelijk wat de omvang van deze kosten zullen zijn.

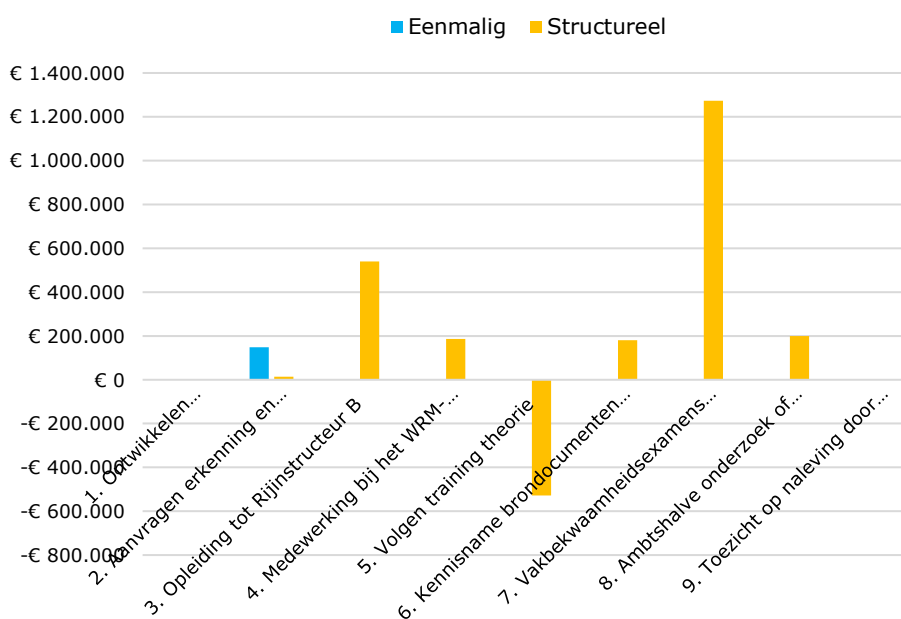
Daarnaast is het voorstelbaar dat bij een verbeterde opleiding de slagingspercentages voor alle examens bij het IBKI toenemen, aangezien kandidaat-rijinstructeurs tijdens de opleiding beter worden voorbereid. Voor het IBKI kan deze ontwikkeling verschillende gevolgen hebben. Een stijging in de slagingspercentages leidt tot een afname van het aantal herexamens, wat een bron van inkomsten kan verminderen. Het IBKI moet rekening houden met de financiële implicaties van een mogelijk lagere vraag naar

herexamens. Daarnaast heeft een toename (of afname) van slagingspercentages implicaties voor de capaciteitsplanning bij het IBKI. Voorts kan een toename in slagingspercentages de reputatie van het IBKI als betrouwbare exameninstelling versterken, wat positief is voor de lange termijn. In het algemeen zal het IBKI moeten balanceren tussen de positieve aspecten van een verhoogd slagingspercentage en de mogelijke uitdagingen op financieel en operationeel gebied. Een flexibele aanpak, gericht op continue verbetering en optimalisatie, kan het IBKI helpen om adequaat te reageren op veranderingen in de slagingspercentages en de dynamiek van de marktvraag.

Per onderwerp

In de onderstaande figuur is de financiële impact per onderwerp weergegeven.

Figuur 2. Totaaloverzicht financiële impact per onderwerp.



Uit de bovenstaande figuur blijkt dat:

- Onderwerp 7. Vakbekwaamheidsexamens praktijk en theorie voor WRM-instructeurs B verantwoordelijk is voor het merendeel van de structurele kosten (€ 1,3 miljoen; 66%). Het betreft hier de *extra tijd* ten opzichte van de huidige situatie, inclusief het voorbereiden, doen en betalen van een extra theorie-examen á € 125 (uitgaande van 3.000 kandidaten per jaar).
- Onderwerp 3. Opleiding tot rijinstructeur B leidt tot structurele kosten van ca. € 540.000 per jaar. Dit wordt veroorzaakt doordat het de verwachting is dat 15% van de kandidaten (135) die in de huidige situatie geen opleiding voor theorie en praktijk volgt, dit nu wel gaat doen á € 4.000 per opleiding.
- Onderwerp 8. Ambtshalve onderzoek of uitbreiding artikel 21-onderzoek leidt tot structurele kosten van ca. € 240.000 per jaar voor het IBKI. Hierbij is grofweg uitgegaan van ca. 40 additionele mededelingen per jaar á € 5.000 behandelkosten voor het IBKI, exclusief een procedure bij de rechtbank (in 2023 ontving IBKI 10 mededelingen). Indien sprake is van een groter aantal mededelingen, dan nemen structurele kosten vanzelfsprekend toe.

- Tegenover additionele kosten staan ook minderkosten. Met betrekking tot onderwerp 5. Volgen training vakbekwaamheidseisen theorie, vervalt voor WRM-rijinstructeurs het verplicht volgen van 6 dagdelen theoretische bijscholing. De minderkosten zijn geraamd op € 504.000.

De onderbouwing van de kwantificering is per onderwerp beschikbaar in bijlage I.

In de onderstaande tabel zijn de eenmalige en structurele kosten per doelgroep, per onderwerp weergegeven. Zoals eerder vermeld, is het niet voor elk onderwerp mogelijk om de financiële impact volledig in beeld te brengen. Onderwerpen waarvoor dit geldt, zijn in de tabel aangegeven met een (*).

Tabel 8. Financiële impact per doelgroep per onderwerp.

Maatregel	IBKI		Rijinstructeursopleiders		Aanbieders van bijscholing		Erkende WRM-rijinstructeurs		Kandidaat-rijinstructeurs		Totaal	
	Eenm.	Struct.	Eenm.	Struct.	Eenm.	Struct.	Eenm.	Struct.	Eenm.	Struct.	Eenm.	Struct.
1.	Geen	Geen	Geen	Geen	Geen	Geen	Geen	Geen	Geen	Geen	Geen	Geen
2.	€ 24.000	€ 5.000	€ 124.000	€ 9.000	Geen	Geen	Geen	Geen	Geen	Geen	€ 148.000	€ 14.000
3.	Geen	Geen	Geen	Geen*	Geen	Geen	Geen	Geen	Geen	€ 540.000	Geen	€ 540.000
4.	Geen	Geen	Geen	€ 186.000	Geen	Geen	Geen	Geen	Geen	Geen	Geen	€ 186.000
5.	€ 3.000	- € 23.000	Geen	Geen	Geen*	- € 1.000	Onbekend*	- € 504.000	Geen	Geen	€ 3.000	- € 528.000
6.	Geen	Geen	Geen	Geen	Onbekend*	Geen	Geen	€ 180.000	Geen	Geen	Onbekend	€ 180.000
7.	Geen	€ 134.000	Geen	Geen	Geen	Geen	Geen	€ 1.140.000	Geen	Geen	Geen	€ 1.274.000
8.	Geen	€ 200.000**	Geen	Geen	Geen	Geen	Geen	Onbekend	Geen	Geen	Geen	€ 200.000
9.	Geen	Onbekend***	Geen	Geen	Geen	Geen	Geen	Onbekend	Geen	Geen	Geen	Onbekend
Totaal	€ 27.000	€ 316.000	€ 124.000	€ 195.000	Onbekend	- € 1.000	Onbekend*	€ 816.000*	Geen	€ 540.000	€ 151.000	€ 1.866.000

1. Ontwikkelen beroepscompetentieprofiel (BCP) en kwalificatieprofiel (KP) rijinstructeursopleiding B
2. Aanvragen erkenning en opstellen leerplan Rijinstructeur B
3. Opleiding tot rijinstructeur B
4. Inschrijving voor de examenonderdelen Rijinstructeur B
5. Volgen training vakbekwaamheidsexamen theorie
6. Kennisname brondocumenten vakbekwaamheidsexamen praktijk
7. Vakbekwaamheidsexamens praktijk en theorie voor WRM-instructeurs B
8. Ambtshalve onderzoek of uitbreiding artikel 21-onderzoek
9. Toezicht op naleving door Rijinstructeurs B op het nationaal leerplan rijbewijs B

* Investeringskosten worden naar alle waarschijnlijkheid doorberekend aan de kandidaten.

** Het genoemde bedrag is een inschatting van de financiële impact, waarbij additioneel nog sprake is van een impact die niet te kwantificeren is. De kosten zijn in de praktijk naar alle waarschijnlijkheid hoger dan hier aangegeven.

*** Op dit moment geen inschatting mogelijk.



2.3 Ontwikkelen beroepscompetentieprofiel (BCP) en kwalificatieprofiel (KP) rijinstructeursopleiding B

In de huidige situatie is het niet verplicht om een opleiding tot Rijinstructeur B te volgen. Desondanks kiest circa 85% van de kandidaten ervoor om wél een opleiding te volgen. Commerciële rijinstructeursopleiders, waarvan ongeveer 65 actief zijn op de markt, verzorgen deze opleidingen. Onder hen zijn ook rij scholen die intern opleidingen aanbieden voor hun eigen rijinstructeurs. Het ministerie van IenW legt momenteel geen specifieke eisen op aan de rijinstructeursopleiders.

Om rijinstructeur B te worden is het in de voorgenomen situatie verplicht om een opleiding te volgen bij een erkende rijinstructeursopleider. Deze opleiders moeten voldoen aan specifieke eisen die door de overheid (lees: IBKI) worden vastgesteld. De specifieke eisen worden door een rijinstructeursopleider vertaald in een leerplan Rijinstructeur B. Om het leerplan op te stellen is het van belang dat rijinstructeurs een goed beeld hebben van wat ze moeten kennen, kunnen en over welke competenties ze dienen te beschikken. Het IBKI heeft hiervoor samen met de branche een Beroepscompetentieprofiel (BCP) en een kwalificatieprofiel (KP) met kerndoelen ontwikkeld. Op basis van het BCP en KP ontwikkelt het IBKI een examenprogramma voor rijinstructeur B, terwijl het CBR een examenprogramma ontwikkelt voor leerlingen rijbewijs B.

Tekstvak 3. Overzicht financiële impact onderwerp 1.

Het opstellen, uitwerken, met stakeholders afstemmen en definitief maken van een beroepscompetentieprofiel (BCP) en kwalificatieprofiel (KP) met kerndoelen, is een taak van het IBKI (Q=1). Het ontwikkelen van een BCP en KP is in principe een eenmalige activiteit. Wel moeten de BCP en KP in 2026/2027 geactualiseerd worden. De eenmalige ontwikkelkosten zijn via een projectsubsidie van het ministerie van IenW al vergoed.

Te verwachten overige effecten n.a.v. het ontwikkelen van een BCP en KP:

- Zowel een BCP, als KP geven opleiders en rijinstructeurs duidelijkheid welke competenties en kwalificaties benodigd zijn voor het uitoefenen van het beroep van rijinstructeur B.
- Zowel een BCP, als KP zorgen voor herkenbaarheid van het beroep van rijinstructeur B.
- Door toepassing van een BCP en KP borgen zowel de branche (middels een BCP) en de wetgever (middels een KP met kerndoelen) een hoge(re) kwaliteit van de opleiding tot rijinstructeur B. Dit leidt op haar beurt tot beter opgeleide rijinstructeurs.
- De verwachting is dat beter opgeleide rijinstructeurs een kwalitatief betere rijopleiding verzorgen, waardoor leerlingen beter worden opgeleid. Dit heeft een positief effect op de verkeersveiligheid.
- De verwachting is dat beter voorbereide leerlingen meer dan in de huidige situatie examengereed zijn. De verwachting is dat door een betere voorbereiding het aantal (her)examens afneemt.

Eenmalige kosten



2.4 Aanvragen erkenning en opstellen leerplan Rijinstructeur B

Op dit moment is er geen erkenningssysteem voor rijinstructeursopleiders. In de voorgenomen situatie stelt het ministerie van IenW eisen aan rijinstructeursopleiders, waarbij ze een erkenning moeten aanvragen en erkend moeten worden. Om erkend te worden,

dienen kandidaat-opleiders een aanvraag in bij het IBKI, inclusief een leerplan volgens een vastgesteld model, ondersteund door diverse brondocumenten. Kandidaat-opleiders hebben vrijheid bij het ontwerpen van hun leerplan onder specifieke voorwaarden. Het IBKI beoordeelt aanvragen, verleent erkenningen en voert toezicht uit namens het ministerie van IenW. De duur van de erkenning is op dit moment onduidelijk en wordt uitgewerkt in een vervolgopdracht van het ministerie van IenW aan het IBKI.

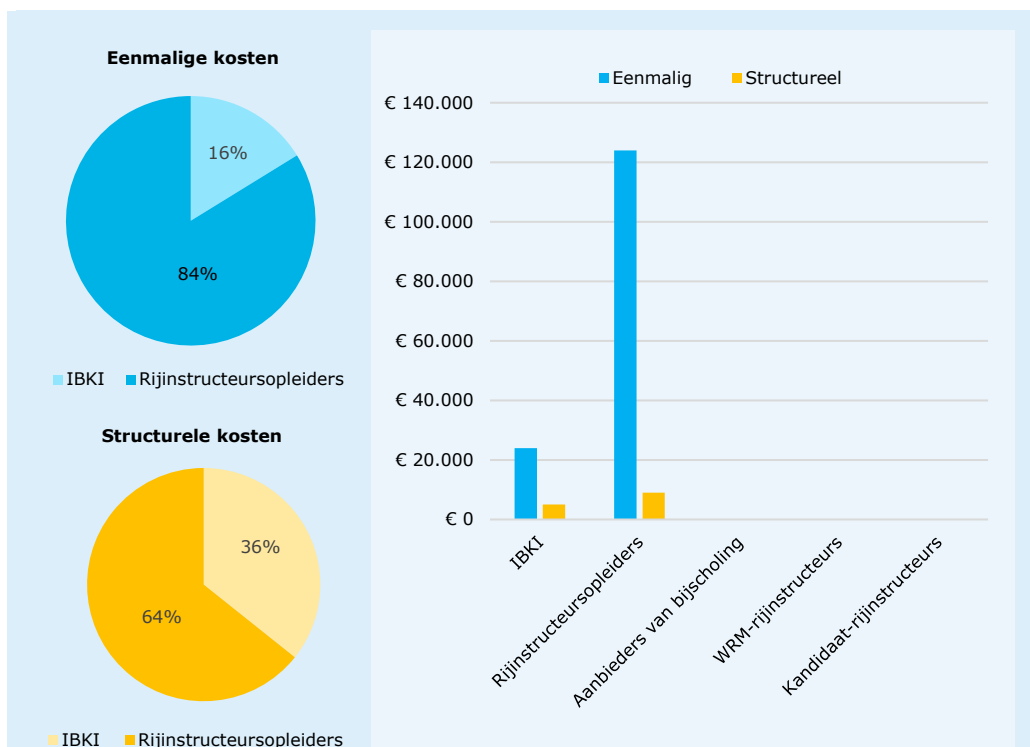
Tekstvak 4. Overzicht financiële impact onderwerp 2.

Betrokken partijen bij het aanvragen van de erkenning en het opstellen van het leerplan Rijinstructeur B zijn in de beoogde situatie het IBKI (Q=1) en de rijinstructeursopleiders (Q=15).

Het IBKI maakt eenmalige kosten voor het voorbereiden van het erkennen van rijinstructeursopleiders, het ontwikkelen en beheren van een openbaar register Erkende rijinstructeursopleiders, het voorbereiden van de wijze waarop toezicht moet worden gehouden op de organisatie en uitvoering van de opleiding door erkende rijinstructeursopleiders, en ook het daadwerkelijk beoordelen van aanvragen van rijinstructeursopleiders om erkend te worden. Voor de nadere uitwerking van dit onderwerp heeft het IBKI voor 2024 een projectsubsidie aangevraagd bij het ministerie van IenW. Daarom is de financiële impact van de uitwerking (vooralsnog) niet gekwantificeerd in deze impact analyse.

De financiële impact van het daadwerkelijk erkennen van ca. 15 opleiders is eenmalig geraamd op € 24.000. Het is nog niet bepaald wat de geldigheidsduur is van de erkenning. Dit is onderdeel van een vervolgopdracht die het ministerie van IenW aan het IBKI heeft verstrekt. Voor het beheren van het proces, beantwoorden van vragen, etc. is de financiële impact geraamd op € 5.000 per jaar. Verder zal er een kwalificatie van 'erkend opleider' in het systeem van het IBKI moeten worden toegevoegd; een opleider krijgt de kwalificatie of niet. De financiële impact voor het aanpassen van het systeem is op dit moment onduidelijk.

Voor rijinstructeursopleiders is het belangrijk dat zij een opleiding vormgeven dat voldoet aan het door het IBKI gestelde kaders. De financiële impact voor deze eenmalige activiteit is geraamd op € 124.000. Opleiders zullen hun leerplan moeten monitoren en periodiek moeten bijstellen. De financiële impact voor deze structurele kosten is geraamd op € 9.000 per jaar.



Te verwachten overige effecten n.a.v. aanvragen erkenning en opstellen leerplan:

- Door toepassing van een BCP en KP borgen zowel de branche (middels een BCP) en de wetgever (middels een KP met kerndoelen) een hoge(re) kwaliteit van de opleiding tot rijinstructeur B. Dit leidt op haar beurt tot beter opgeleide rijinstructeurs en een hoger aanzien van het beroep rijinstructeur.
- De verwachting is dat beter opgeleide rijinstructeurs een kwalitatief betere rijopleiding verzorgen, waardoor leerlingen beter worden opgeleid. Op haar beurt leiden beter opgeleide leerlingen tot een toename van de verkeersveiligheid.
- De verwachting is dat een aanzienlijk deel van de huidige opleiders niet kan of wil voldoen aan de vereisten om erkend te worden. Dit komt bijvoorbeeld voor als een opleider een beperkt aantal rijinstructeurs opleidt (kosten-batenafweging).

2.5 Opleiding tot rijinstructeur B

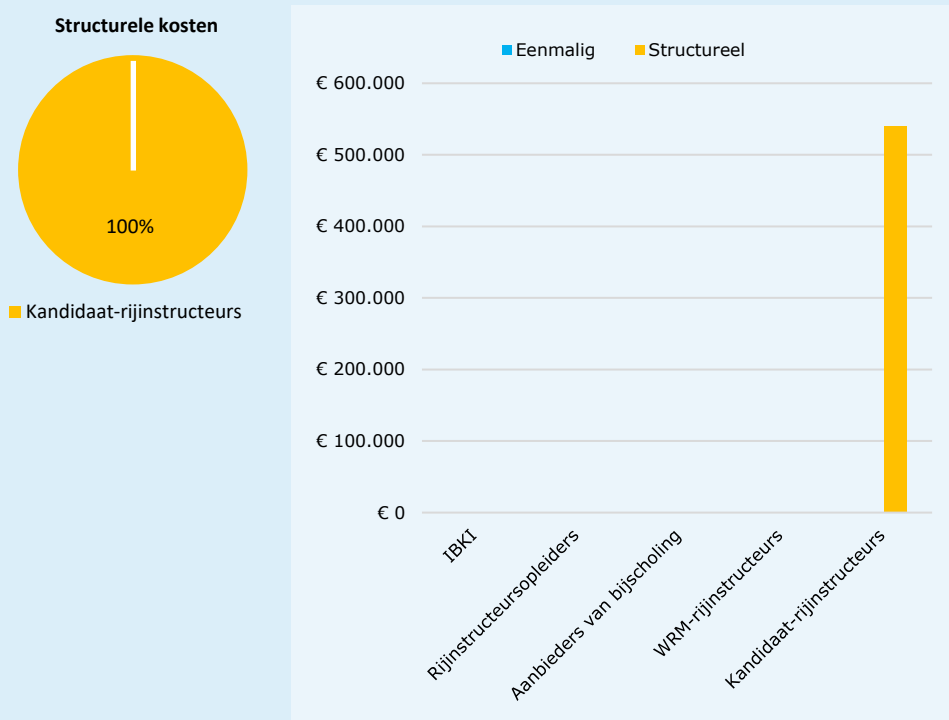
Het volgen van een opleiding voor het beroep van Rijinstructeur B is niet verplicht, maar ongeveer 85% van de kandidaten kiest ervoor dit wel te doen. De opleidingen worden aangeboden door commerciële rijinstructeursopleiders, waarvan er ongeveer 65 actief zijn. Toelatingseisen voor het examen omvatten minimaal een vmbo-tl- of gl-niveau of het succesvol afleggen van een geschiktheidstest van IBKI, een leeftijd van minimaal 18 jaar, het bezit van rijbewijs B en het kunnen overleggen van een geldige Verklaring Omtrent het Gedrag (VOG).

In de voorgenomen situatie is het verplicht om een opleiding te volgen bij een erkende rijinstructeursopleider. De toelatingseisen voor een opleiding zijn hetzelfde als de toelatingseisen voor het examen in de huidige situatie. In de beoogde situatie wijzigt er voor 85% van de kandidaten niets, terwijl voor de overige 15% het volgen van een opleiding verplicht wordt gesteld.

Tekstvak 5. Overzicht financiële impact onderwerp 3.

Betrokken partijen bij de opleiding tot rijinstructeur B zijn in de beoogde situatie rijinstructeursopleiders (Q=15) en kandidaat-rijinstructeurs (Q=900 nieuwe instroom per jaar).

Het is onbekend wat de impact voor rijinstructeursopleiders is met betrekking tot een opleiding van rijinstructeur B. Het is echter aannemelijk dat de kosten voor intensievere opleiding worden doorberekend aan de kandidaten. Afhankelijk van de opleidingsvorm (dag, avond, blended learning) die wordt gekozen, zal de opleidingsduur variëren. De opleidingsduur zal in ieder geval toenemen als gevolg van de verplichte stage (inschatting is ten minste 50 uur). Er wordt aangenomen dat 15% van de jaarlijkse 900 nieuwe instroom-kandidaten een opleiding volgt á gemiddeld € 4.000 per opleiding. De financiële impact hiervan is geraamd op € 540.000 per jaar.



Te verwachten overige effecten n.a.v. volgen van een opleiding tot rijinstructeur B:

- Meer instroom van kandidaten voor rijinstructeursopleiders a.g.v. het verplicht volgen van een opleiding.
- De verwachting is dat beter opgeleide rijinstructeurs een kwalitatief betere rijopleiding verzorgen, waardoor leerlingen beter worden opgeleid. Op haar beurt leiden beter opgeleide leerlingen tot een toename van de verkeersveiligheid.
- Beperking keuzevrijheid van de kandidaat rijinstructeur a.g.v. een beperkter aanbod van erkende rijinstructeursopleiders.
- In de huidige situatie zijn er opleiders die het organiseren van de stage verzorgen voor de aankomend rijinstructeurs. Hier brengen de opleiders kosten voor in rekening. Er zijn ook aankomend rijinstructeurs die de stage zelf organiseren. Ook daar zijn kosten aan verbonden. De stage biedende rijinstructeur vraagt een vergoeding voor de stage. Door een wijziging van het stelsel is het aannemelijk dat er een verschuiving van werkzaamheden gaat plaatsvinden voor het organiseren van de stage van de aankomend rijinstructeur naar de erkende rijinstructeursopleider. Daarmee wordt het bedrag dat een erkend rijinstructeursopleider in rekening zal brengen bij een aankomend rijinstructeur waarschijnlijk hoger. Tegelijkertijd vallen de kosten voor de stage weg bij de aankomend rijinstructeur die zijn stage nu zelf moet organiseren. Het is op dit moment niet te



voorspellen wat de consequenties hiervan zijn voor de totale opleidingskosten. De volgende aspecten zijn in ieder geval bepalend voor de kosten:

- De erkende rijinstructeursopleiders bepalen de kosten; de aankomend rijinstructeur heeft hier geen invloed meer op.
- Als gevolg van het te verwachten lage aantal erkende rijinstructeursopleiders is er beperkt sprake van marktwerking.
- Verder is het voorstel van IBKI om af te stappen van de erkende stagementor. Dat heeft in ieder geval impact aan de zijde van IBKI. IBKI hoeft geen stagementoren meer te certificeren en dus ook niet meer te registreren in MijnIBKI. Daardoor zullen hierover veel minder vragen gesteld worden aan IBKI. Hiervoor geldt dat het op dit moment niet te voorspellen is wat de consequenties hiervan zijn.

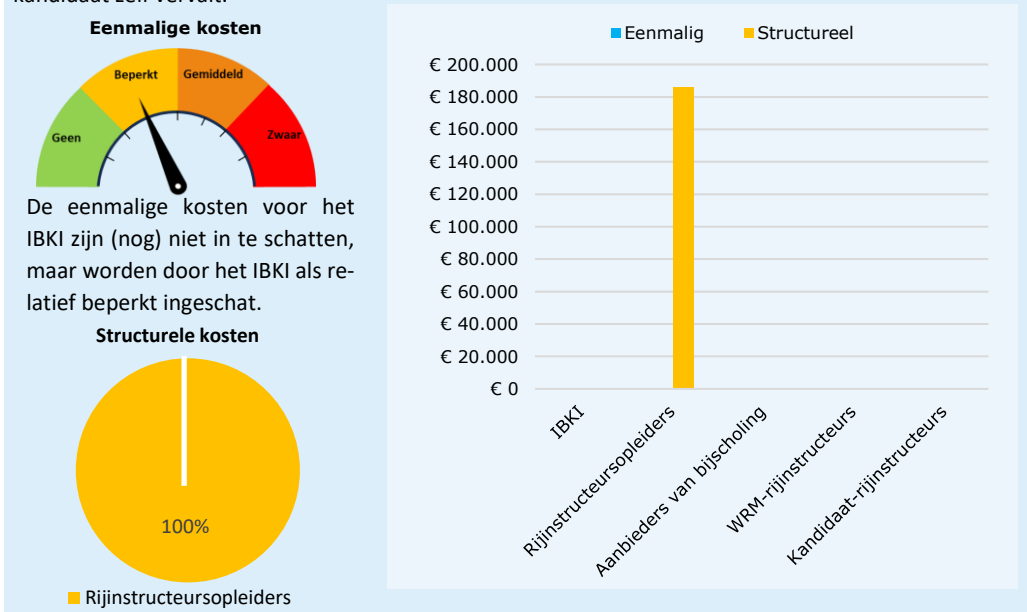
2.6 Inschrijving voor de examenonderdelen Rijinstructeur B

Kandidaten die mogelijk examengereed zijn, kunnen zich in de huidige situatie zelf of via hun rijinstructeursopleider inschrijven bij het IBKI. De eerste exameninschrijving wordt meestal (ca. 85%) door de opleider gedaan, terwijl kandidaten steeds vaker zelf herexamens inschrijven. Het WRM-examen B bestaat uit drie fasen met vijf examenonderdelen. In de beoogde situatie kunnen alleen erkende rijinstructeursopleiders kandidaten inschrijven voor deze examenonderdelen, waarbij ze verklaren dat de kandidaat examengereed is. Het WRM-examen B omvat in de beoogde situatie zes examenonderdelen (+1 t.o.v. de huidige situatie).

Tekstvak 6. Overzicht financiële impact onderwerp 4.

Betrokken partijen bij de inschrijving voor de examenonderdelen Rijinstructeur B zijn in de beoogde situatie het IBKI (Q=1), rijinstructeursopleiders (Q=15) en kandidaat rijinstructeurs (Q=900 nieuwe instroom per jaar).

Voor het IBKI zal de inschrijving an sich niet veranderen. Echter, MijnIBKI moet wel worden aangepast, omdat in de beoogde situatie de inschrijving door een erkende rijinstructeursopleider mogelijk moet worden gemaakt. De financiële impact voor het aanpassen van het systeem is op dit moment onduidelijk. Voor erkende rijinstructeursopleiders geldt dat zij kandidaten voor WRM-examenonderdelen B moeten aanmelden. De financiële impact hiervoor is geraamd op € 186.000 per jaar. De inschrijving door een kandidaat zelf vervalt.



Te verwachten overige effecten n.a.v. het door erkende rijinstructeursopleiders inschrijven van kandidaten:

- Kandidaten zijn beter voorbereid op het examen en hebben daardoor een hogere kans van slagen.
- De verwachting is dat beter voorbereide kandidaten meer dan in de huidige situatie examenge-reed zijn. De verwachting is dat door een betere voorbereiding het aantal herexamens afneemt.

2.7 Volgen training vakbekwaamheidsexamen theorie

Volgens de Wet rijonderricht motorrijtuigen (WRM) dienen rijinstructeurs, om hun WRM-certificaat geldig te houden, elke vijf jaar zes dagdelen theoretische bijscholing te volgen. Iedereen heeft de mogelijkheid om theoretische bijscholingen te ontwikkelen, deze door het IBKI te laten certificeren en ze vervolgens te geven. De theoretische bijscholing kent geen examen, wel is er een formatieve toets van ten minste 10 meerkeuzevragen. Deze toets is niet bepalend voor de verlenging van het certificaat. Het volgen van voldoende dagdelen theoretische bijscholing wel.

In de beoogde situatie wordt de huidige vorm van theoretische bijscholing afgeschaft. In plaats daarvan wordt een vakbekwaamheidsexamen theorie bij het IBKI ingevoerd, waarvoor bijscholing niet verplicht is (zie paragraaf 2.9). Er vindt geen erkenning of certificering plaats voor opleiders of aanbieders van theoretische bijscholing.

Tekstvak 7. Overzicht financiële impact onderwerp 5.

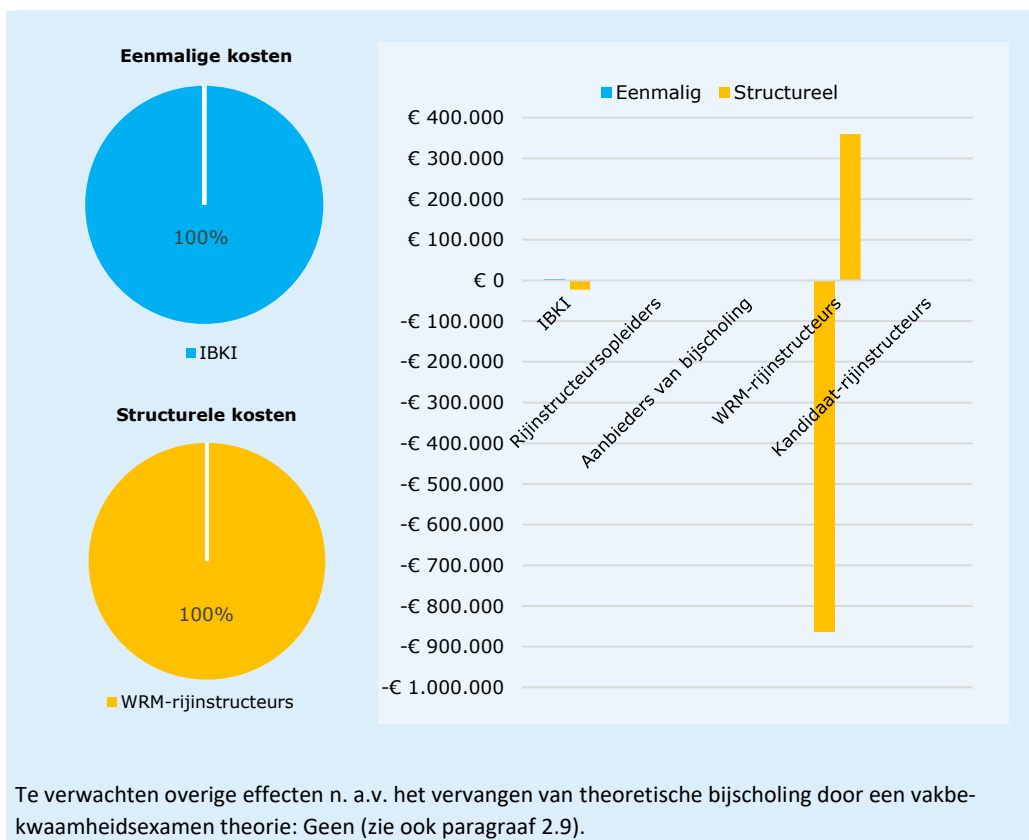
Betrokken partijen bij het afschaffen van de huidige vorm van theoretische bijscholing zijn in de beoogde situatie het IBKI (Q=1), aanbieders van bijscholing (Q=20) en WRM-rijinstructeurs (Q=3.000).

Voor het IBKI geldt dat zij in de beoogde situatie documentatie overdraagt aan mogelijke aanbieders van een niet verplichte bijscholing. De eenmalige kosten hiervoor zijn geraamd op € 3.000. Hier staat tegenover dat het IBKI-opleidingen voor theoretische bijscholing niet meer hoeft te certificeren en ook geen presentielijsten meer hoeft te verwerken. Deze structurele minderkosten zijn geraamd op € 23.000 per jaar.

Voor aanbieders van bijscholing geldt dat zij op basis van brondocumenten een opleiding kunnen ontwikkelen en aanbieden ter voorbereiding op het summatief vakbekwaamheidsexamen theorie. Het is onduidelijk wat de investering voor opleiders is om deze opleiding te ontwikkelen. Het is de verwachting dat aanbieders deze ontwikkelkosten doorberekenen in hun tarieven aan rijinstructeurs. Aanbieders hebben ook te maken met minderkosten als gevolg van het niet meer laten certificeren van de theoretische bijscholing bij het IBKI. Het is onduidelijk welke investering aanbieders van bijscholing hiervoor normaliter maken. Aanbieders van bijscholing hoeven ook geen presentielijsten meer op te stellen en te versturen aan het IBKI. Deze jaarlijkse minderkosten zijn geraamd op € 1.000 per jaar.

Voor WRM-rijinstructeurs geldt dat zij moeten kennisnemen van de inhoud van brondocumenten voor het vakbekwaamheidsexamen theorie. Dit ter voorbereiding op het examen in het 4^e of 5^e jaar. De structurele kosten zijn geraamd op €360.000 per jaar (inschatting: tijdsinvestering van 2 uur voor 3.000 instructeurs á € 60 per uur). Het volgen van theoretische bijscholing bij een opleider, ter voorbereiding op het vakbekwaamheidsexamen theorie, is niet gekwantificeerd; dit is in de beoogde situatie facultatief en daardoor is het niet duidelijk of en hoeveel WRM-rijinstructeurs dit zullen doen.

Wat wel duidelijk is dat de huidige theoretische bijscholing van 6 dagdelen wordt afgeschaft. Dit leidt tot minderkosten van € 864.000 (3 dagen (6 dagdelen), incl. reistijd is 24 uur x uurtarief € 60 x 600 WRM-rijinstructeurs per jaar). Per saldo leidt dit tot € 504.000 minderkosten voor WRM-rijinstructeurs.



2.8 Kennisname brondocumenten vakbekwaamheidsexamen praktijk

Om het WRM-certificaat geldig te houden, moeten rijinstructeurs in de huidige situatie met succes de praktijkbegeleiding (PB) afleggen, beoordeeld door een IBKI-examinator. Rijinstructeurs hebben de vrijheid om zich voor te bereiden op deze praktijkbegeleiding.

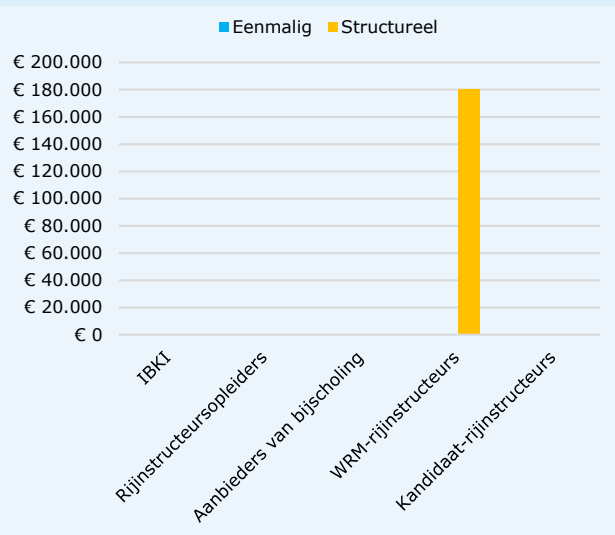
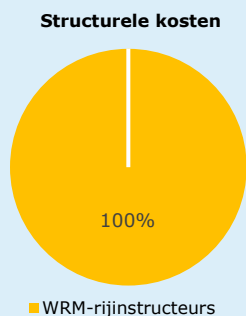
In de beoogde situatie wordt de huidige vorm van PB vervangen door een vakbekwaamheidsexamen praktijk bij het IBKI, waarvoor bijscholing niet verplicht is en wordt overgelaten aan de markt (zie paragraaf 2.9). Er vindt geen erkenning of certificering plaats voor opleiders of aanbieders van praktische bijscholing.

Tekstvak 8. Overzicht financiële impact onderwerp 6.

Het afschaffen van de huidige vorm van praktische bijscholing heeft effect op aanbieders van bijscholing (Q is onbekend) en WRM-rijinstructeurs (Q=3.000).

Voor aanbieders van bijscholing PB geldt dat zij in de beoogde situatie kennis moeten nemen van de inhoud van brondocumenten voor vakbekwaamheidseisen praktijk. Op basis hiervan ontwikkelen zij een bijscholing ter voorbereiding op het summatief vakbekwaamheidsexamen praktijk. Het is onduidelijk wat de investering voor opleiders is om deze opleiding te ontwikkelen. Het is de verwachting dat aanbieders deze ontwikkelkosten doorberekenen in hun tarieven aan rijinstructeurs. Daarnaast is op dit moment geen inschatting mogelijk van het aantal aanbieders van praktische bijscholing in de beoogde situatie. Dit aantal is naar verwachting groter dan de aanbieders van theoretische bijscholing. Het is hierdoor niet mogelijk om de financiële impact te ramen.

Voor WRM-rijinstructeurs geldt dat zij moeten kennisnemen van de inhoud van brondocumenten voor het vakbekwaamheidseisen praktijk. Dit ter voorbereiding op het examen in het 4^e of 5^e jaar. De structurele kosten zijn geraamd op € 180.000 per jaar (inschatting: tijdsinvestering van 1 uur voor 3.000 instructeurs á € 60 per uur). Het volgen van praktisch bijscholing bij een opleider is niet gekwantificeerd; dit is en blijft ook in de beoogde situatie facultatief. De verwachting is dat een groot deel van de rijinstructeurs bijscholing gaat volgen, omdat de consequentie is dat bij het meermaals niet behalen van het examen de WRM-pas wordt ingetrokken.



Te verwachten overige effecten n.a.v. het vervangen van PB door een vakbekwaamheidsexamen praktijk: Geen (zie ook paragraaf 2.9).

2.9 Vakbekwaamheidsexamens praktijk en theorie voor WRM-instructeurs B

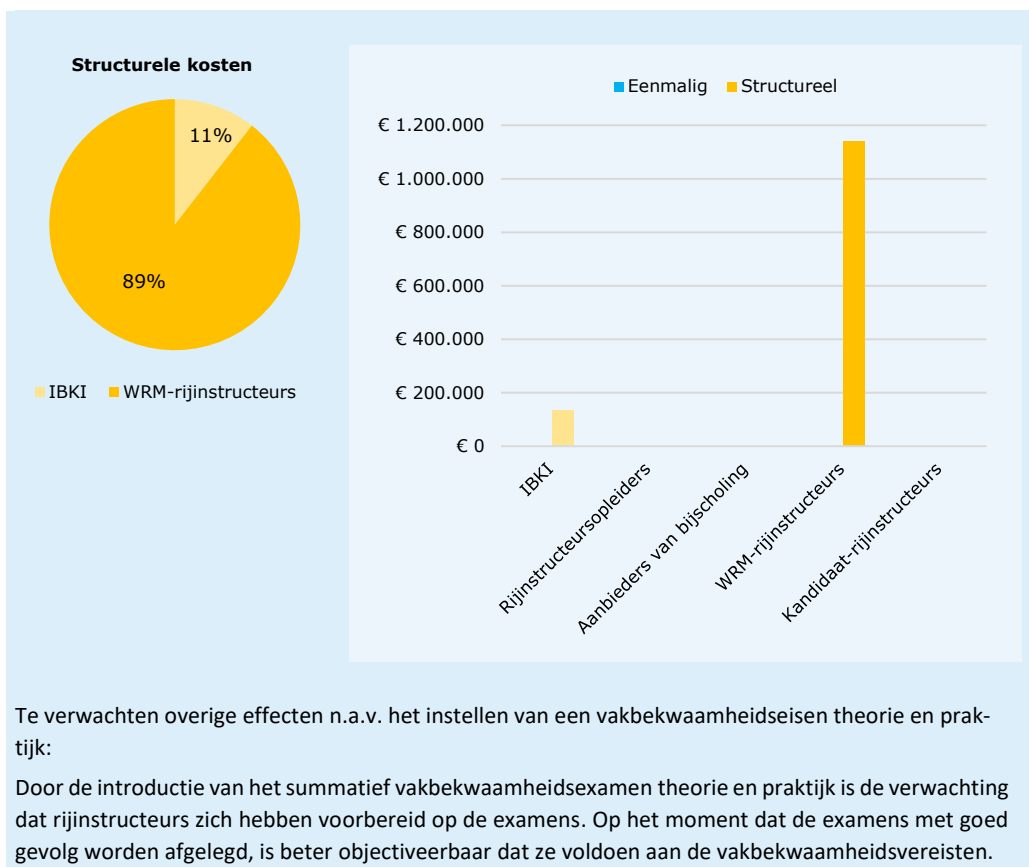
In de huidige situatie bestaat er geen systeem met vakbekwaamheidsexamens voor zowel praktijk als theorie. In de beoogde situatie worden vakbekwaamheidsexamens voor zowel praktijk als theorie bij het IBKI verplicht gesteld.

Tekstvak 9. Overzicht financiële impact onderwerp 7.

Betrokken partijen bij de vakbekwaamheidsexamens praktijk en theorie zijn het IBKI (Q=1) en WRM-rijinstructeurs (Q=3.000).

Voor het IBKI geldt dat zij brondocumenten voor de vakbekwaamheidseisen dient op te stellen en af te stemmen met stakeholders, en ook organisatiemodellen dient voor te bereiden voor beide vakbekwaamheidsexamens. Ook dienen regelingen voor het zakken en slagen te worden opgesteld voor beide examens. De eenmalige ontwikkelkosten zijn via een projectsubsidie van het ministerie van IenW al vergoed. De structurele kosten voor activiteiten zoals het periodiek actualiseren van brondocumenten, organisatiemodellen en opdrachtenbanken, en ook het afnemen, beoordelen en herkansen van het vakbekwaamheidsexamen theorie (uitgaande van 3.000 kandidaten per jaar inclusief 10% herkansingen) zijn geraamd op € 134.000.

De voornaamste financiële impact is voorzien voor WRM-rijinstructeurs: € 1,1 miljoen per jaar. Het betreft hier de extra tijd ten opzichte van de huidige situatie (4 uur x € 60), inclusief het inschrijven, doen en betalen van een extra theorie-examen á € 125 (uitgaande van 3.000 kandidaten per jaar).



2.10 Ambtshalve onderzoek of uitbreiding artikel 21-onderzoek

Het IBKI heeft momenteel geen bevoegdheid om op eigen initiatief ambtshalve onderzoek te doen naar erkende WRM-rijinstructeurs die mogelijk niet voldoen aan de wettelijke bekwaamheidseisen, tenzij er een mededeling komt van politie of ILT.

In de beoogde situatie adviseert het IBKI om de mogelijkheden tot het doen van een mededeling aan IBKI op grond van artikel 21 WRM uit te breiden, door toevoeging van het CBR en belanghebbenden aan artikel 21 WRM. Belangrijk hierbij is om duidelijke voorwaarden op te stellen wanneer het CBR en belanghebbenden een mededeling kunnen doen. IBKI besluit daarna of de betrokken rijinstructeur zich vervolgens dient te onderwerpen aan een onderzoek. Daarnaast kiest IBKI een actievere opstelling om de politie meer dan voorheen attent te maken op berichten en signalen die IBKI bereiken over rijinstructeurs die zich schuldig maken aan bijvoorbeeld ernstige verkeersovertredingen.

Verder adviseert het IBKI om het handavingsinstrumentarium uit te breiden met het opleggen van een zogenaamde 'educatieve maatregel rijinstructeur'. Dit naast de al bestaande mogelijkheid tot – gedeeltelijke - ongeldigverklaring van het WRM-certificaat en het afleggen van examenonderdelen.

Tekstvak 10. Overzicht financiële impact onderwerp 8.

Betrokken partijen bij ambtshalve onderzoek of uitbreiding artikel 21-onderzoek zijn in de beoogde situatie het IBKI (Q=1) en WRM-rijinstructeurs (Q=15.000).

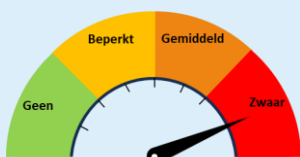
Uitgaande van uitbreiding artikel 21-onderzoek, stelt het IBKI in overleg met stakeholders kaders op voor het doen en in behandeling nemen van mededelingen. Voor de nadere uitwerking van dit

onderwerp heeft het IBKI voor 2024 een projectsubsidie aangevraagd bij het ministerie van IenW. Daarom is de financiële impact van de uitwerking (vooralsnog) niet gekwantificeerd in deze impact analyse.

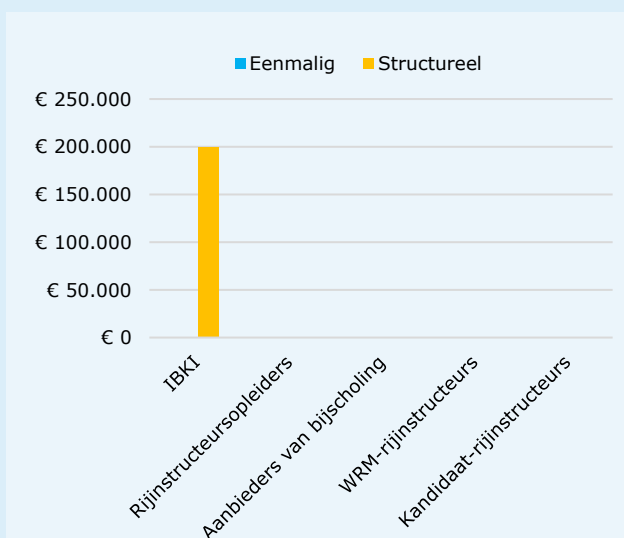
In samenspraak met het IBKI is een kostenraming opgesteld voor de behandeling van mededelingen, waarbij een additioneel bedrag van €200.000 per jaar is vastgesteld. Deze schatting is gebaseerd op de verwerking van 40 extra mededelingen per jaar, elk tegen een tarief van €5.000. Het geschatte aantal van 40 mededelingen komt bovenop de 10 mededelingen die in 2023 zijn ontvangen. De ingeschatte kosten per mededeling zijn inclusief bezwaar en beroep, exclusief een procedure bij de rechtbank.

Omdat op voorhand niet duidelijk is welke maatregel aan overtreders wordt opgelegd, inclusief het aantal bezwaar- en beroepsprocedures, is geen inschatting van de financiële impact voor WRM-rijinstructeurs gemaakt. Er wordt opgemerkt dat een artikel 21-onderzoek niet alleen invloed heeft op een rijinstructeur zelf, maar ook op de rijnschool waar een rijinstructeur (indien van toepassing) in dienst is.

Structurele kosten



Vanuit het perspectief om de kwaliteit van de rijnscholenbranche te verbeteren, is het aannemelijk dat als meerdere partijen mededelingen mogen doen, het aantal mededelingen zal toenemen. Naast impact voor het IBKI, heeft dit ook impact op de WRM-rijinstructeurs en, indien van toepassing, op rijnscholen waar een rijinstructeur werkzaam is.



Te verwachten overige effecten n.a.v. uitbreiding artikel 21 onderzoek:

- Bescherming van de consument door uitbreiding van de mogelijkheden om op te treden tegen slecht presterende WRM-rijinstructeurs.
- Verbetering van het aanzien/status van het beroep van rijinstructeur.
- Toename van de werkdruk bij het IBKI door toename van het aantal in behandeling te nemen mededelingen. Dit heeft gevolgen van de mensen, processen, systemen en financiën van het IBKI.



2.11 Toezicht op naleving door Rijinstructeurs B op het nationaal leerplan rijbewijs B

In de huidige situatie is het uitvoeren van toezicht op de naleving door Rijinstructeurs B op het nationaal leerplan rijbewijs B geen taak van het IBKI; het leerplan is op dit moment niet geïmplementeerd.

In de beoogde situatie krijgt het IBKI van het ministerie van IenW de bevoegdheid om toezicht te houden op het leerplan. In 2024 zal het IBKI een werkwijze voorbereiden om het toezicht uit te kunnen voeren, onder voorbehoud van een uitvoeringstoets. Hierbij zal het Leerlingenvolgsysteem (LVS) waarschijnlijk een rol spelen, en mogelijk ook bij de vakbekwaamheidsexamens (zowel praktijk als theorie) die rijinstructeurs moeten afleggen om hun WRM-certificaat te behouden.

Tekstvak 11. Overzicht financiële impact onderwerp 9.

Betrokken partijen bij toezicht op de naleving van het leerplan rijbewijs b zijn in de beoogde situatie het IBKI (Q=1) en WRM-rijinstructeurs (Q=15.000).

In overleg met stakeholders werkt het IBKI een werkwijze voor toezicht uit. Dit is inclusief het bepalen of en hoe het LeerlingVolgSysteem hierbij een rol speelt, en ook het onderzoeken van de samenhang met vakbekwaamheidsexamens theorie en praktijk. Voor de nadere uitwerking van dit onderwerp heeft het IBKI voor 2024 een projectsubsidie aangevraagd bij het ministerie van IenW. Daarom is de financiële impact van de uitwerking (vooralsnog) niet gekwantificeerd in deze impact analyse.

Het ramen van de structurele kosten is niet mogelijk; het IBKI geeft aan dat er op dit moment geen inzicht is in de wijze waarop toezicht uitgevoerd gaat worden en wat de consequenties hiervan zijn. Omdat niet is in te schatten hoe toezicht georganiseerd gaat worden, is de financiële impact voor WRM-rijinstructeurs ook niet in te schatten.

Te verwachten overige effecten n.a.v. het inrichten en uitvoeren van toezicht door het IBKI:

- Betere bescherming van de consument door uitbreiding van de mogelijkheden om op te treden tegen slecht presterende WRM-rijinstructeurs.
- Verbetering van het aanzien/status van het beroep van rijinstructeur.
- Toename van de werkdruk op IBKI door het houden van een nieuwe taak, te weten toezicht. Dit heeft gevolgen van de mensen, processen, systemen en financiën van het IBKI.

3 Financiële impact onderwerpen Nationaal leerplan Rijbewijs B

3.1 Uitgangspunten voor kwantificering

Toelichting Nationaal Leerplan Rijbewijs B

Het door Royal Haskoning DHV voorgestelde leerplan voor rijopleiding Rijbewijs B zal modulair worden opgebouwd in vier fasen. Iedere fase heeft kerndoelen waaraan voldaan moet worden voordat de leerling doorgaat naar volgende fase. Met de geleerde lessen uit de vier fasen bouwt de leerling kennis en vaardigheden op die nodig zijn voor verantwoorde en zelfstandige verkeersdeelname. Deze opbouw wordt bijgehouden door de WRM-rijinstructeur in het Leerlingvolgsysteem (LVS)⁶. In de eerste fase staat de basis bediening van de auto en de feitelijke kennis over auto en verkeersregels centraal. Fase 1 wordt afgesloten met theorie-examen deel 1 over feitelijke kennis en een advies rit. In fase 2 leert de leerling een aantal verkeersopgaven in een eenvoudige omgeving en wordt geleidelijk toegewerkt naar fase 3. Ook fase 2 wordt afgesloten met een adviesrit. In fase 3 leert de leerling verkeersopgaven in complexe situaties oplossen, op aanwijzing van de rijinstructeur. Er wordt ook meer gefocust op gevaarherkenning en verkeersinzicht. Daarover zal theorie-examen deel 2 gaan die ook in fase 3 plaatsvindt. Tenslotte wordt in fase 3 praktijkexamen deel 1 bij het CBR afgenomen. Dit is op hetzelfde moment dat in de huidige situatie de tussentijdse toets wordt afgenomen. In fase 4 leert de leerling verkeersopgaven in complexe situaties zelfstandig op een veilige, vlotte, sociale en milieubewuste manier op te lossen. Fase 4 wordt afgesloten met praktijkexamen deel 2. In dit praktijkexamen wordt bepaald of de leerling zijn of haar rijbewijs heeft gehaald.

Aanvullende handelingen Nationaal Leerplan

Met deze impactanalyse maken we een raming van de verwachte *netto* financiële impact per onderwerp, per doelgroep. Ofwel, we kijken naar de meer- of minderkosten in de beoogde situatie ten opzichte van de huidige situatie. Bijlage III bevat een overzicht met alle handelingen vanuit het nieuwe Nationale Leerplan. Voor een groot deel van deze handelingen geldt dat ze geen meer- of minderkosten veroorzaken, omdat ze passen binnen de huidige rijopleiding. We gaan er bijvoorbeeld vanuit dat een adviesrit onderdeel uitmaakt van de reguliere lessen en dat een leerling de lessen nu ook al voorbereid. De handelingen die wel meer- of minderkosten veroorzaken in de voorgenomen situatie zijn samengevat in de volgende vier onderwerpen per doelgroep:

1.	Aanschaffen praktijkhandleiding	WRM-rijinstructeurs
2.	Het in gebruik nemen van het Leerlingvolgsysteem	WRM-rijinstructeurs
3.	Het invoeren van theorie-examen deel 2	Leerlingen
4.	Het verplichten van praktijkexamen deel 1	Leerlingen

Deze aanvullende handelingen zijn in meerdere werksessies met het ministerie van IenW, IBKI, CBR, RHDHV en Sira Consulting besproken en vastgesteld. Het verschil tussen de huidige en voorgenomen situatie per onderwerp wordt in de paragrafen 3.3 t/m 3.6 nader toegelicht.

⁶ Een digitaal systeem waarmee de voortgang van de leerling wordt bijgehouden.



Kengetallen

Het inschatten van de financiële impact van de onderwerpen is gedaan aan de hand van een PxQ-berekening. Hierbij staat “P” voor de kosten per handeling (tijdsbesteding X uurtarief + out of pocketkosten) en “Q” voor de omvang van de doelgroep en frequentie (bijvoorbeeld aantal rijinstructeursopleiders X de frequentie van een bepaalde handeling). Voor het met het rekenmodel kwantificeren van de onderwerpen als gevolg van het voorgenomen Nationaal Leerplan Rijbewijs B, is in samenspraak met de werkgroep⁷, gebruik gemaakt van de volgende kengetallen.

Tabel 9. Aantallen en uurtarieven per doelgroep

Doelgroep	Aantallen	Uurtarief
WRM-rijinstructeurs	15.000	€ 60
▪ RIS	1.900	€ 60
▪ Regulier	13.100	€ 60
Leerlingen theorie-examen	251.000	€ 17
Leerlingen praktijkexamen	226.000	€ 17

Tabel 10. Aantallen en kosten per handeling per jaar

Ond.	Handelingen per jaar	Omvang (Q)		Kosten (P)	
		Aantallen	Slagings- %	Tijdbesteding	Out of pocket kosten
1.	Aanschaffen praktijk-handleiding	13.100	-	Geen	€ 20
2.	Gebruik leerlingvolgsysteem (LVS)	197.400	-	65 min.	Geen
3.	Theorie-examen	650.000	38,6 %	-	-
	▪ Aanvragen CBR	650.000	-	10 min.	€ 48
	▪ Uitvoeren examen	650.000	-	30 min.	-
	▪ Reizen OV	21 %	-	40 min.	-
	▪ Reizen auto	65 %	-	106 min.	-
	▪ Reizen fiets/ brommer	14 %	-	30 min.	-
4.	Praktijkexamen	433.500	52,2 %	55 min.	€ 136,5 kosten CBR + € 100 kosten rijsschool
	Tussentijdse toets	106.000	n.v.t.	55 min.	€ 136,5 kosten CBR + € 100 kosten rijsschool

⁷ Deze gegevens zijn verkregen door middel van bureauonderzoek, gesprekken tussen Royal HaskoningDHV en het CBR en gesprekken met de werkgroep. In de werkgroep zijn vertegenwoordigd: IBKI, IenW, Koepel Rijopleiding en Verkeersveiligheid, een uitgever van leermiddelen en het CBR.

Bovenstaande kengetallen zijn afgestemd met IenW, Royal Haskoning DHV en het CBR. De aantallen en de slagingspercentages zijn gebaseerd op de registraties van het CBR van het jaar 2023. De overige kengetallen zijn gebaseerd op ander onderzoek, inschattingen van de huidige markt en expert judgement van de werkgroep. Bijlage III bevat de bronvermelding van alle kengetallen.

Scenario's

De financiële impact van onderwerp 3, het toevoegen van een tweede theorie-examen en 4, het verplichten van het eerste praktijkexamen, zijn sterk afhankelijk van de hoogte van de bijbehorende slagingspercentages. Door deze maatregelen gaat het aantal examens omhoog. Echter, door de beoogde kwaliteitsverbetering van de rijopleiding wordt verwacht dat de slagingspercentages omhooggaan, waardoor het aantal examens afneemt. Om inzicht te geven in de effecten van het slagingspercentage op het aantal examens en daarmee een realistischer beeld te kunnen schetsen van de toekomstige kosten, hebben we gewerkt met 3 verschillende scenario's. Deze scenario's zijn met de werkgroep vastgesteld.

Voor het toevoegen van theorie-examen deel 2 zijn de volgende scenario's en bijbehorende slagingspercentages bepaald:

- **Scenario 1: Uitbreiding huidige situatie.** In dit scenario hebben zowel theorie-examen deel 1 als deel 2 een slagingspercentage van 38,6%. Hierbij gaan we ervan uit dat theorie-examen deel 1 en 2 hetzelfde slagingspercentage hebben, als het huidige enkele theorie-examen. Dit brengt een verdubbeling van het totaal aantal theorie-examens met zich mee. Dit scenario weerspiegelt de situatie waarin het voorgenomen leerplan geen invloed heeft op de hoogte van de slagingspercentages en is daarmee niet in lijn met de ambities van het voorgenomen Nationaal Leerplan.
- **Scenario 2: De middenweg.** In dit scenario hebben zowel theorie-examen deel 1 als deel 2 een slagingspercentage van 54%. De verwachting is dat het slagingspercentage per theorie-examen hoger wordt dan in de huidige situatie omdat de leerling per examen minder leerstof hoeft te onthouden en omdat de toets momenten op een passender moment in de rijopleiding zitten. In dit scenario gaan we uit van een slagingspercentage dat precies tussen het slagingspercentage van scenario 1 en 3 in zit.
- **Scenario 3: De uiterste situatie.** In dit scenario hebben zowel theorie-examen deel 1 als deel 2 een slagingspercentage van 77,6%. Hierbij gaan we ervan uit dat er ondanks het toevoegen van een tweede theorie-examen, het aantal theorie-examens dat wordt afgenomen gelijk blijft. Dit betekent een verdubbeling van het huidige slagingspercentage van 38,6%. Dit scenario weerspiegelt de ambities van het Nationaal Leerplan.

Voor het verplichten van het eerste praktijkexamen zijn ook 3 scenario's vastgesteld. In deze scenario's wordt het totaal aantal extra praktijkexamens ook berekend met behulp van verschillende slagingspercentages. Bovendien wordt rekening gehouden met het aandeel leerlingen dat er in de huidige situatie voor kiest om vrijwillig een tussentijdse toets uit te voeren (46,9%). De eerste poging van deze leerlingen worden niet meegenomen in de berekening, omdat zij nu al voldoen aan de maatregel en dus geen meerkosten zullen ervaren. Omdat er voor de tussentijdse toets geen herkansing bestaat, wordt er alleen de eerste poging van deze groep niet mee genomen. Voor het verplichten van praktijkexamen 1 zijn de volgende scenario's en bijbehorende slagingspercentage bepaald:



- **Scenario 1: Uitbreiding huidige situatie.** In dit scenario hebben zowel praktijkexamen deel 1 als deel 2 een slagingspercentage van 52,2%. Hierbij gaan we ervan uit dat praktijkexamen deel 1 en 2 hetzelfde slagingspercentage hebben, als het huidige enkele praktijkexamen. Dit scenario weerspiegelt de situatie waarin het voorgenomen leerplan geen invloed heeft op de slagingspercentages en is daarmee niet in lijn met de ambities van het voorgenomen Nationaal Leerplan.
- **Scenario 2: De middenweg.** In dit scenario hebben zowel praktijkexamen deel 1 als deel 2 een slagingspercentage van 68%. Dit slagingspercentage is gebaseerd op het slagingspercentage van de leerlingen met een Rijopleiding In Stappen (RIS)⁸. De Rijopleiding in Stappen heeft meerdere overeenkomsten met het voorgenomen Nationaal Leerplan, zoals een modulaire opbouw, (zelf)evaluatie en een tussentijdse toets (deel 1 praktijkexamen). We verwachten dat het slagingspercentage van leerlingen met een RIS een indicatie geeft voor het verwachte slagingspercentage voor beide praktijkexamens in de voorgenomen situatie.
- **Scenario 3: De uiterste situatie:** In dit scenario heeft praktijkexamen deel 1 een slagingspercentage van 80% en deel 2 een slagingspercentage van 68%. Het slagingspercentage van praktijkexamen deel 2 komt overeen met het slagingspercentage van de RIS (zoals in scenario 2), het slagingspercentage van praktijkexamen deel 1 wordt hoger ingeschat (80%). De werkgroep verwacht dat in de uiterste situatie, leerlingen relatief gezien sneller zullen slagen voor praktijkexamen deel één dan voor deel twee. Het doel van praktijkexamen deel 1 is om leerlingen inzicht te geven in hun rijvaardigheid en concrete verbeterpunten mee te geven voor het vervolg van de rijopleiding. De examinatoren zullen leerlingen naar verwachting minder snel laten zakken bij deel 1 omdat leerlingen daarna nog meerdere rijlessen hebben om hun rijvaardigheid te verbeteren. Na praktijkexamen deel 2 gaat een leerling zelfstandig de weg op. Hierbij past een strengere beoordeling van de rijvaardigheid en dus een lager slagingspercentage.

⁸ Rijopleiding In Stappen (RIS) is een modulaire rijopleiding die wordt begeleid door een hiervoor opgeleide RIS-rijinstructeur. Bij een RIS wordt gewerkt met een vaste structuur in modules, instructiekaarten en werkboeken. Een tussentijdse toets is een vast onderdeel van de opleiding.

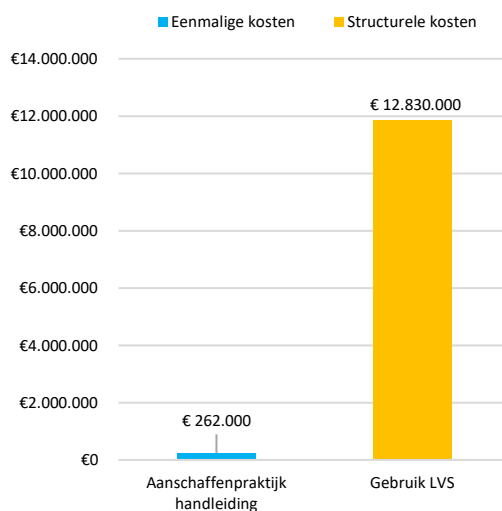
3.2 Totaaloverzicht: financiële impact per doelgroep

In onderstaande figuren is de raming weergegeven van de totale financiële impact van de vier onderwerpen per doelgroep en per individu. De financiële impact is opgedeeld in eenmalige en structurele kosten. Bij alle vier de onderwerpen gaat om een toename van de kosten ten opzichte van de huidige situatie.

3.2.1 Financiële impact op WRM-rijinstructeurs

Totale financiële impact WRM-rijinstructeurs

Figuur 2. Totaaloverzicht financiële impact WRM-rijinstructeurs



Voor WRM-rijinstructeurs zijn de totale eenmalige kosten geraamd op ongeveer € 262.000 en de structurele kosten op ongeveer € 12,8 miljoen per jaar. De eenmalige kosten zijn toe te schrijven aan het aanschaffen van de didactische praktijkhandleiding (onderwerp 1). Dit wordt naar verwachting één keer aangeschaft. De structurele kosten zijn voor het in gebruik nemen van het leerlingvolgsysteem (onderwerp 2). Deze kosten zijn gekoppeld aan het aantal leerlingen (het invullen van het LVS kost tijd per leerling) en zijn daarmee structureel. Bij de kosten voor WRM-rijinstructeurs dient opgemerkt te worden dat ze mogelijk (gedeeltelijk) worden doorberekend aan de leerlingen.⁹

De eenmalige en structurele kosten komen alleen terecht bij de WRM-rijinstructeurs die geen RIS-opleiding hebben gevolgd. De RIS-rijinstructeurs maken in de huidige situatie al gebruik van een didactische praktijkhandleiding en een digitale leskaart. Deze handelingen en bijbehorende kosten zijn in de huidige situatie vergelijkbaar met de voorgenomen situatie met het nieuwe Nationaal Leerplan. De financiële impact voor RIS-rijinstructeurs is daarmee nul.

In de paragrafen 3.3 (onderwerp 1) en 3.4 (onderwerp 2) wordt nader ingegaan op hoe de kosten per scenario zijn opgebouwd.

⁹ Omdat we op dit moment geen inzicht hebben of dit gebeurt en hoe hoog dit bedrag is, hebben we enkel de financiële impact voor de WRM-rijinstructeurs in kaart gebracht.



Gemiddelde financiële impact per rijinstructeur

Figuur 3. Overzicht gemiddelde financiële impact individuele (Niet RIS) WRM-rijinstructeur

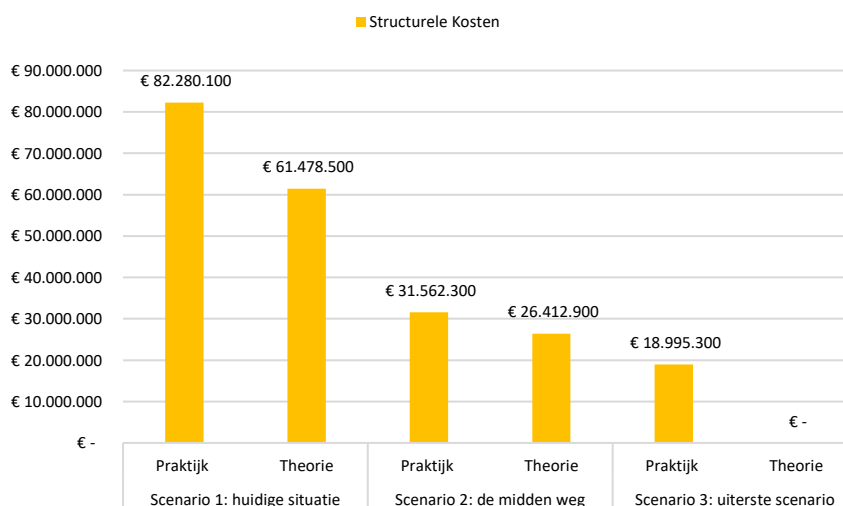


De gemiddelde meerkosten voor een WRM-rijinstructeur zijn eenmalig ongeveer € 20 en structureel ongeveer € 979 per jaar. De WRM-rijinstructeur schaft eenmalig de didactische praktijkhandleiding aan van € 20. Daarnaast besteedt een WRM-rijinstructeur gemiddeld 65 minuten per leerling aan het bijhouden en invullen van het leerlingvolgsysteem. Dit komt neer op gemiddeld € 979 per WRM-rijinstructeur per jaar. De hoogte van deze kosten zijn afhankelijk van het aantal leerlingen dat een WRM-rijinstructeur heeft en zal daarmee fluctueren. Ook hierbij geldt dat deze kosten alleen terecht komen bij WRM-rijinstructeurs zonder RIS-opleiding. Rinstructeurs met een RIS-opleiding hebben in de huidige situatie al te maken met de aanschaf van een handboek en het bijhouden van de voortgang van de leerlingen. De financiële impact voor de RIS-rijinstructeur is daarmee nul.

3.2.2 Financiële impact leerlingen

Totale financiële impact leerlingen

Figuur 4. Totaaloverzicht financiële impact leerlingen onderwerpen 3 en 4, per scenario



De totale structurele kosten voor leerlingen zijn geraamd op minimaal € 19 miljoen en maximaal € 143,8 miljoen per jaar¹⁰. Deze kosten zijn gebaseerd het extra theorie-examen (onderwerp 3) en extra praktijkexamen (onderwerp 4) dat een leerling moet

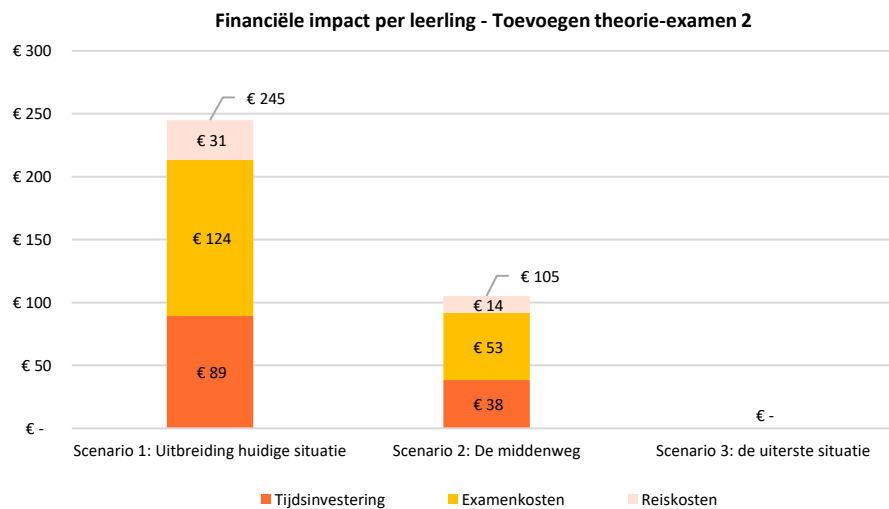
¹⁰ Een optelling van de laagst en hoogst verwachte kosten voor het theorie- en praktijkexamen.

uitvoeren. De financiële impact voor leerlingen zijn structureel en niet eenmalig, omdat de kosten afhankelijk zijn van het aantal examens per jaar.

In de paragrafen 3.5 (onderwerp 3) en 3.6 (onderwerp 4) wordt nader ingegaan op hoe de kosten per scenario zijn opgebouwd.

Gemiddelde financiële impact per leerling

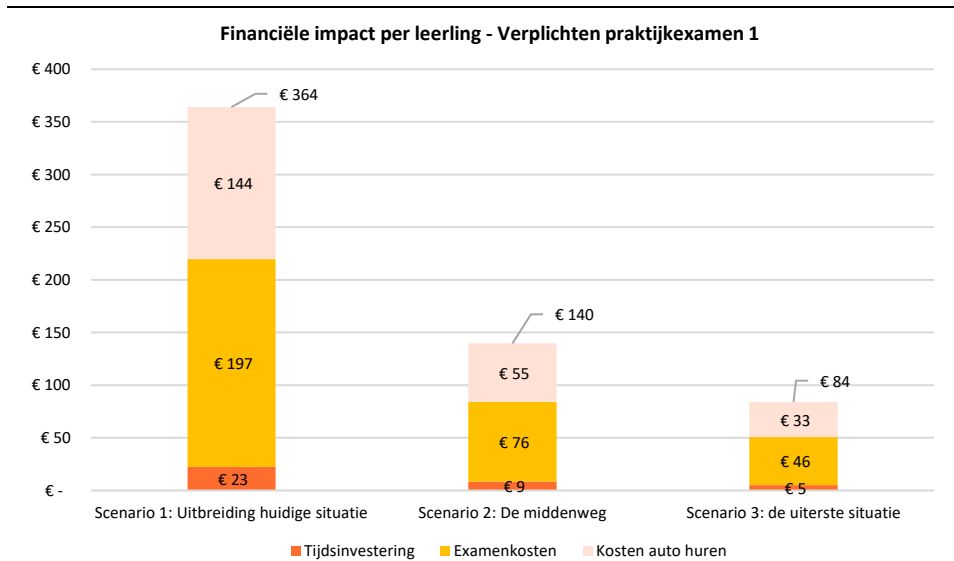
Figuur 5. Overzicht gemiddelde financiële impact per leerling toevoegen theorie-examen 2, per scenario



De structurele kosten per leerling voor het toevoegen van theorie-examen deel 2 zijn geraamd op maximaal € 245 per jaar in scenario 1 en minimaal € 0 per jaar in scenario 3. De hoogte van de kosten is afhankelijk van het slagingspercentage variërend van 39% bij scenario 1, 54% bij scenario 2 en 77% bij scenario 3. Bij scenario 3 blijft het totaal uitgevoerde theorie-examens gelijk, waardoor er geen meerkosten zijn. Binnen ieder scenario komt de totale financiële impact voort uit drie verschillende onderdelen. Deze onderdelen zijn 1) de tijdsinvestering voor zowel het reizen van en naar de CBR-locatie als het uitvoeren van het examen, 2) de reiskosten, zoals benzinekosten en treinkaartjes en 3) de examenkosten die in rekening worden gebracht door het CBR.



Figuur 6. Overzicht gemiddelde financiële impact per leerling verplichten praktijkexamen 1, per scenario



De structurele kosten per leerling voor het toevoegen van praktijkexamen deel 1 zijn geraamd op maximaal € 364 per jaar in scenario 1 en minimaal € 84 per jaar in scenario 3. De hoogte van de kosten is afhankelijk van het slagingspercentage variërend van 52% bij beide praktijkexamens in scenario 1, 68% bij beide praktijkexamens in scenario 2 en 80% bij praktijkexamen deel 1 en 68% bij deel 2 in scenario 3. Binnen ieder scenario komen de totale financiële consequenties voort uit drie verschillende onderdelen. Deze onderdelen zijn 1) de tijdsinvestering door het uitvoeren van het examen, 2) de kosten voor het huren van de auto tijdens het examen en 3) de examenkosten, in rekening gebracht door het CBR.

3.3 Aanschaffen didactische praktijkhandleiding

In de huidige situatie is er geen universeel leerplan voor WRM-rijinstructeurs. De rijinstructeurs bepalen zelf de inhoud van de rijlessen. Voor de invulling van rijlessen zijn verschillende praktijkhandleidingen op de markt. Rinstructeurs staat het vrij om al dan niet gebruik te maken van een handleiding.

In de voorgenomen situatie is de didactische praktijkhandleiding onderdeel van het nieuwe Nationaal Leerplan. De praktijkhandleiding is bedoeld als handvat waarop een rijinstructeur kan terugvallen tijdens het uitvoeren van praktijklessen. De handleiding bevat verschillende scripts die passen bij de kerndoelen van het leerplan. Deze scripts zijn deels gebaseerd op de scripts van de Rijopleiding in Stappen. Het is de bedoeling dat alle rijinstructeurs de nieuwe praktijkhandleiding aanschaffen.

Naar verwachting zal de praktijkhandleiding ontwikkeld worden in de transitiefase, waarin de rijinstructeurs de mogelijkheid krijgen om de praktijkhandleiding in gebruik te nemen. De inwerkingtreding van de verplichtingen wordt beoogd in 2027 of 2028.

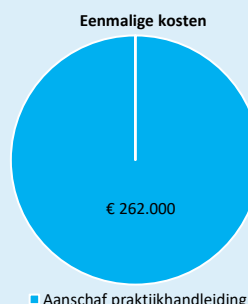
Tekstvak 11. Financiële impact onderwerp 1

De aanschaf van een didactische praktijkhandleiding zal verplicht worden gesteld voor alle WRM-Rijinstructeurs. De RIS-bevoegde rijinstructeurs (Q=1.900) beschikken al over een vergelijkbare handleiding, dus allen de overgebleven WRM-rijinstructeurs (Q=13.100) moeten een handleiding aanschaffen. De aanschaf van een praktijkhandleiding is een eenmalige activiteit, maar de mogelijkheid bestaat dat de inhoud van de praktijkhandleiding periodiek zal worden geactualiseerd. De verwachting is dat de praktijkhandleiding € 20 per stuk zal kosten. Deze inschatting is gemaakt op basis van een expertmeeting waarbij uitgevers en rijinstructeurs aanwezig waren.

De verwachte totale eenmalige kosten zijn daarom geraamd op € 262.000.

De overige verwachte effecten van het verplichten van een didactische praktijkhandleiding zijn:

- De praktijkhandleiding zorgt voor meer uniformiteit. Alle WRM-rijinstructeurs gebruiken dezelfde handleiding en methodiek.
- De praktijkhandleiding zorgt voor kwalitatief betere rijopleiding van beginnende bestuurders. De handleiding draagt bij aan het overdragen van de nieuwe methodiek voor de rijopleiding.



3.4 Gebruik leerlingvolgsysteem (LVS)

Op dit moment is er geen voorgeschreven wijze waarop de WRM-rijinstructeur de leer-vordering van hun leerlingen moeten bijhouden. De rijinstructeur moet wel kennis hebben van hoe een fysieke vorderingenkaart moet worden ingevuld. Er wordt echter niet gecontroleerd of dit per leerling wordt bijgehouden. In de huidige situatie zijn er aanbieders die het mogelijk maken om de voortgang van de leerling digitaal bij te houden.

In de voorgenomen situatie is het verplicht om alle leerlingen te registreren in een landelijke leerlingvolgsysteem (LVS). De leerling kan geen rijopleiding starten wanneer hij nog niet is aangemeld in het LVS. De WRM-rijinstructeur houdt na elke les de voortgang van de leerling bij in het LVS. De leerling heeft zelf ook toegang tot het LVS en heeft daarmee inzage in de voortgang van de rijopleiding.



Ook het LVS wordt ingevoerd in een transitiefase, waarin de effectiviteit en de werkbaarheid kan worden getoetst. De inwerkingtreding van de verplichtingen wordt beoogd in 2027 of 2028.

Tekstvak 12. Financiële impact onderwerp 2

Het in gebruik nemen van het LVS heeft effect op de WRM-rijinstructeurs die geen RIS opleiding hebben gevolgd (Q=13.100). RIS-rijinstructeurs maken al gebruik van een vergelijkbaar voortgang systeem en daarom worden er in de voorgenomen situatie geen meerkosten verwacht. De effecten betreffen enkel structurele effecten, waarbij het gaat om een structurele extra tijdsinvestering voor de rijinstructeur. De omvang van de financiële impact is afhankelijk van het totaal aantal leerlingen, omdat het bijhouden en invullen van het LVS per leerling moet gebeuren. De leerlingen die al een RIS opleiding volgen zijn niet meegenomen in de kwantificering. Gemiddeld gaan we uit van 87%¹¹ van het totaal aantal leerlingen dat geen RIS opleiding volgt (Q=197.000). De rijinstructeur moet per leerling extra handelingen verrichten: het invoeren van de algemene gegevens van de leerling en het bijhouden van de voortgang van de leerling in het LVS.

De extra tijdsinvestering voor het invoeren van de gegevens is geraamd op 5 minuten per leerling. De financiële impact die gepaard gaat met het invoeren van de gegevens van de leerlingen is daarmee € 986.500.

De extra tijdsinvestering voor het bijhouden van de voortgang van de leerling is geraamd op 1 uur per leerling. De financiële impact voor het bijhouden van de voortgang van een leerling is daarmee geraamd op € 11,9 miljoen.

De totale financiële impact van deze maatregel voor de WRM-rijinstructeurs komen uit op € 12,8 miljoen.

De verwachte overige effecten van het in gebruik nemen van het LVS zijn:

- De voortgang van de leerling is transparanter richting de leerling en ouders en er is meer uniformiteit tussen verschillende leerlingen en rij scholen.
- Het LVS geeft de WRM-rijinstructeur inzicht in de ontwikkeling en voortgang van de leerlingen. Dit inzicht wordt gebruikt om de inhoud van de lessen aan te laten sluiten op de onderwijsbehoefte van individuele leerlingen.
- Leerlingen hebben zelf ook inzage in hun voortgang en kunnen met behulp hiervan hun behoefte voor de invulling van rijlessen communiceren. Waar nodig, verlaagt de verbeterde transparantie ook de drempel om over te stappen naar een andere rij school. Op basis van de gegevens in het LVS kan een andere rijinstructeur de rijlessen voortzetten en laten aansluiten op de behoefte van de leerling.

De verwachting is dat de eenmalige kosten die verbonden zijn aan het ontwikkelen van het LVS worden gedragen door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW). Ook is de verwachting dat de structurele kosten die worden gemaakt voor het onderhouden van het LVS worden gedragen door het CBR. Omdat de exacte vorm en invulling van het LVS nog niet bekend is, is de financiële impact van de ontwikkeling en het onderhoud van het LVS nog niet gekwantificeerd in deze impact analyse.



¹¹ 13% van de rijinstructeurs is opgeleid volgens de RIS. Dit percentage hebben we ook toegepast op het aantal leerlingen om een schatting te maken van het aantal leerlingen dat geen RIS volgt.

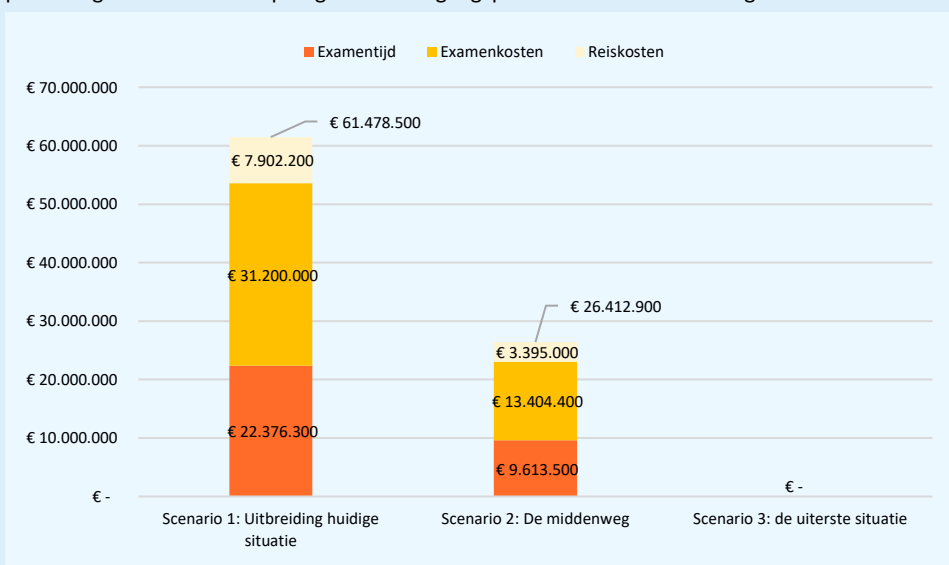
3.5 Theorie-examen deel 2

In de huidige situatie bestaat het theorie-examen voor rijbewijs B uit drie onderdelen. Deze onderdelen zijn feitelijke kennis van verkeersregels, verkeersinzicht en gevaarherkenning. Al deze onderdelen worden direct achter elkaar getoetst in één theorie-examen, op locatie bij het CBR. De leerling mag zelf kiezen wanneer het theorie-examen wordt afgenomen. In 2023 was het slagingspercentage voor het theorie-examen 38,6% en zijn in totaal 650.000 theorie-examens afgenomen.

In de voorgenomen situatie zal het theorie-examen opgesplitst worden in twee delen. Het eerste deel zal bestaan uit vragen over feitelijke kennis van verkeersregels. Het eerste deel vindt verplicht plaats na fase 1 van het leerplan. In deze fase worden de eenvoudige situaties en basis rijvaardigheden aan de leerling bijgebracht. Hierbij is het belangrijk om kennis te hebben van de verkeersregels. Het tweede deel van het theorie-examen bestaat uit vragen over verkeersinzicht en gevaarherkenning. Het tweede deel vindt plaats aan het einde van fase 3. Op dit moment heeft de leerling meerdere praktijklessen gehad, waardoor de leerling een beter beeld heeft bij de vragen over verkeersinzicht en gevaarherkenning.

Tekstvak 13. Financiële impact onderwerp 3

Het invoeren van theorie-examen deel 2 heeft effect op alle leerlingen die theorie-examen doen (Q=251.000). De omvang van de financiële impact is sterk afhankelijk van het slagingspercentage van de examens. Er is er daarom voor gekozen om de financiële impact uit te lichten in drie scenario's met ieder verschillende slagingspercentages. De onderbouwing van de voorgestelde slagingspercentages is te vinden in paragraaf 3.1 Uitgangspunten voor kwantificering.



Binnen ieder scenario komen de totale financiële impact voort uit drie verschillende onderdelen. Deze onderdelen zijn 1) de tijdsinvestering voor zowel het reizen van en naar de CBR-locatie als het uitvoeren van het examen, 2) de reiskosten, zoals benzinekosten en treinkaartjes en 3) de examenkosten die in rekening worden gebracht door het CBR.

1. **De totale extra structurele kosten in scenario 1 zijn € 61,5 miljoen per jaar.** Hierbij gaan we uit van een slagingspercentage voor zowel het theorie-examen deel 1 als deel 2 van 38,6%. Deze kosten bestaan uit € 7,9 miljoen aan reiskosten, € 31,2 miljoen aan examenkosten¹² en € 22,4

¹² Examenkosten zijn CBR-tarief (€ 48) x het aantal examens



miljoen voor de examentijd¹³. De kosten komen voort uit een toename van 650.000 theorie-examens.

2. **De totale extra structurele kosten in scenario 2 zijn € 9,6 miljoen per jaar.** Hierbij gaan we uit van een slagingspercentage voor zowel theorie-examen deel 1 als deel 2 van 54%. Deze kosten zijn opgebouwd uit € 3,4 miljoen aan reiskosten, € 13,4 miljoen aan examenkosten en € 9,6 miljoen voor de examentijd. Deze kosten komen voort uit een toename van 280.000 theorie-examens.
3. **De totale extra structurele kosten in scenario 3 zijn € 0 per jaar.** Hierbij gaan we uit van een verdubbeling van het huidige slagingspercentage (77,2%). Omdat een verdubbeling van het slagingspercentage met een halvering van het benodigd aantal examens gepaard gaat, blijft het totaal aantal examens gelijk. Iedere individuele leerling voert een tweede theorie-examen uit, maar het slagingspercentage is zo hoog dat dit gemiddeld leidt tot eenzelfde aantal examens. Er zijn daarom geen financiële impact in scenario 3.

De verwachte overige effecten van het invoeren van het theorie-examen deel 2 zijn:

- De toets momenten sluiten beter aan bij de rijopleiding, waardoor de rijopleiding effectiever wordt. De leerlingen maken eerder kennis met de verkeersregels, waardoor er tijdens praktijklessen minder aandacht hoeft te worden besteed aan de basisregels. De leerling wordt later in het leerproces getest op verkeersinzicht en gevaarherkenning. Hierdoor heeft de leerling al meer praktijkervaring en daarmee ook kennis over deze onderdelen.
- De leerling kan zich tijdens het studeren focussen op één onderwerp, waardoor het mogelijk makkelijker wordt om de leerstof te onthouden. Hierdoor zal het slagingspercentage per deexamen naar verwachting stijgen.

3.6 Praktijkexamen deel 1

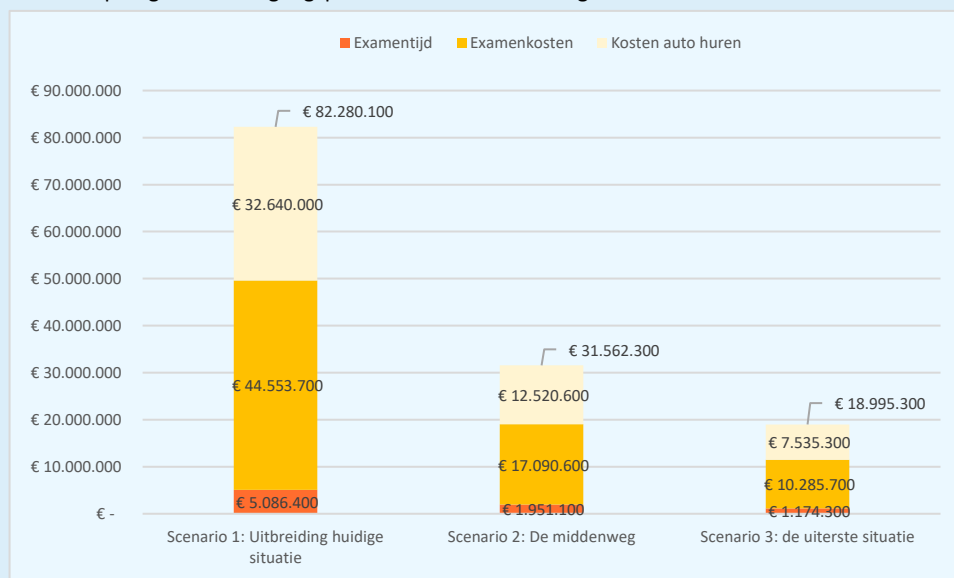
In de huidige situatie is het niet verplicht om een tussentijdse toets te doen ter voorbereiding op het praktijkexamen voor rijbewijs B. Ongeveer 47% van de leerlingen deed in 2023 op vrijwillige basis de tussentijdse toets. De WRM-rijinstructeur doet een aanvraag voor de tussentijdse toets als de leerling daar klaar voor is. De tussentijdse toets wordt afgelegd bij het CBR en de rijinstructeur rijdt mee tijdens het afleggen van het examen. Bij een positieve beoordeling krijgt de leerling vrijstelling voor de bijzondere verrichtingen bij het huidige praktijkexamen. Als de leerling geen positieve beoordeling krijgt voor de tussentijdse toets, dan hoeft de leerling de tussentijdse toets niet opnieuw uit te voeren.

In de voorgenomen situatie wordt de tussentijdse toets vervangen door een verplicht praktijkexamen deel 1. Praktijkexamen deel 1 zal plaatsvinden aan het einde van fase 3 van het leerplan. In deze fase leert de leerling complexe situaties inschatten bij een geautomatiseerd bedieningsniveau. Ook het praktijkexamen 1 zal worden afgenomen door een examiner van het CBR in aanwezigheid van de rijinstructeur. In tegenstelling tot de tussentijdse toets, zullen leerlingen voor praktijkexamen deel 1 moeten slagen, voordat zij verder kunnen met hun rijopleiding. Leerlingen die niet slagen voor praktijkexamen deel 1, zullen herexamen moeten doen.

¹³ Examentijd is het uurtarief leerling (€ 17) x aantal uren dat wordt besteed aan examens (deelname + reistijd)

Tekstvak 14. Financiële impact onderwerp 4

Het verplichten van praktijkexamen deel 1 heeft effect voor de leerlingen (Q=226.000). De omvang van de financiële impact is, net als bij het theorie-examen deel 2, sterk afhankelijk van de slagingspercentages van de examens. De onderbouwing voor de voorgestelde slagingspercentages zijn te vinden in paragraaf 3.1 Uitgangspunten voor kwantificering.



Binnen ieder scenario komt de totale financiële impact voort uit drie verschillende onderdelen. Deze onderdelen zijn 1) de tijdsinvestering door het uitvoeren van het examen, 2) de kosten voor het huren van de auto tijdens het examen en 3) de examenkosten, in rekening gebracht door het CBR.

1. **De totale extra structurele kosten van scenario 1 zijn € 82,3 miljoen per jaar.** Hierbij gaan we uit van een slagingspercentage voor zowel praktijkexamen deel 1 als deel 2 van 52,2%. De totale kosten bestaan uit € 44,6 miljoen aan examenkosten¹⁴, € 32,6 miljoen aan huurkosten auto en € 5,1 miljoen voor de examentijd¹⁵. Deze kosten komen voort uit een toename van 326.000 praktijkexamens.
2. **De totale extra structurele kosten van scenario 2 zijn € 31,6 miljoen per jaar.** Hierbij gaan we uit van een slagingspercentage voor zowel praktijkexamen deel 1 als deel 2 van 68%. De totale kosten bestaan uit € 17,1 miljoen aan examenkosten, € 12,5 miljoen aan huurkosten auto en € 2,0 miljoen voor examentijd. Deze kosten komen voort uit een toename van 125.000 praktijkexamens.
3. **De totale extra structurele kosten van scenario 3 zijn € 19,0 miljoen per jaar.** Hierbij gaan we uit van een slagingspercentage 80% voor praktijkexamen deel 1 en 68% voor praktijkexamen deel 2. De totale kosten bestaan uit € 10,3 miljoen aan examenkosten, € 7,5 miljoen aan huurkosten auto en € 1,2 miljoen voor de examentijd. Deze kosten komen voort uit een toename van 75.000 praktijkexamens.

De verwachte overige effecten van het verplichten van praktijkexamen deel 1 zijn:

- Het toevoegen van een eerste praktijkexamen zorgt naar verwachting voor een betere beginnende bestuurder omdat er op een eerder moment in de rijopleiding een toets moment wordt toegevoegd. Op basis van de verkregen inzichten kan de rijinstructeur de rijopleiding verder vormgeven.
- Leerlingen raken door het toevoegen van een eerste praktijkexamen gewend aan de examenomgeving. De verwachting is dat dit een positief effect heeft op het slagingspercentage van het tweede praktijkexamen, omdat leerlingen beter weten wat ze kunnen verwachten en mogelijk minder zenuwachtig zijn.

¹⁴ Examenkosten zijn CBR-tarief (€136,50) x het aantal examens

¹⁵ Examentijd is het uurtarief leerling (€ 17) x aantal uren dat wordt besteed aan examens (deelname + reistijd)



Bijlagen bij rapportage:

Financiële impact volgend uit Nationaal leerplan Rijbewijs B

I	Formats IBKI	42
II	Formats Nationaal leerplan	72
III	Handelingen Nationaal Leerplan	81
IV	Bronnen	82

I **Formats IBKI**

1. Ontwikkelen beroepscompetentieprofiel (BCP) en kwalificatieprofiel (KP) rijinstructeursopleiding B
2. Aanvragen erkenning en opstellen leerplan Rijinstructeur B
3. Opleiding tot rijinstructeur B
4. Inschrijving voor de examenonderdelen Rijinstructeur B
5. Volgen training vakbekwaamheidsexamen theorie
6. Kennisname brondocumenten vakbekwaamheidsexamen praktijk
7. Vakbekwaamheidsexamens praktijk en theorie voor WRM-instructeurs B
8. Ambtshalve onderzoek of uitbreiding artikel 21-onderzoek
9. Toezicht op naleving door Rijinstructeurs B op het nationaal leerplan rijbewijs B



1. Ontwikkelen beroepscompetentieprofiel (BCP) en kwalificatieprofiel (KP) rijinstructeursopleiding B

<i>Huidige situatie</i>	▪ Het volgen van een opleiding tot Rijinstructeur B is niet verplicht en daarmee een vrijwillige keuze. De meerderheid van personen die rijinstructeur B wil worden kiest ervoor om wél een opleiding te volgen (ca. 85%). Opleidingen worden verzorgd door commerciële rijinstructeursopleiders; ca. 65 opleiders zijn actief in de markt. Daaronder bevinden zich ook rij scholen die intern opleidingen aanbieden voor hun eigen rijinstructeurs. ▪ Het ministerie van IenW stelt geen specifieke eisen aan de rijinstructeursopleiders.
<i>Voorgenomen situatie</i>	▪ Om Rijinstructeur B te worden is het verplicht om een opleiding te volgen bij een erkende rijinstructeursopleider. Deze opleiders moeten voldoen aan specifieke eisen die door de overheid (lees: IBKI) worden vastgesteld. De specifieke eisen worden door een rijinstructeursopleider vertaald in een leerplan Rijinstructeur B. ▪ Om het leerplan op te stellen is het van belang dat rijinstructeurs een goed beeld hebben van wat ze moeten kennen, kunnen en over welke competenties ze dienen te beschikken. Het IBKI heeft hiervoor een Beroepscompetentieprofiel (BCP) en een kwalificatieprofiel (KP) met kerndoelen ontwikkeld. ▪ Een BCP is een overzicht van verschillende kenmerken en kwaliteiten die een beroepsbeoefenaar in huis moet hebben wanneer diegene een bepaald beroep uitoefent. Het BCP beschrijft wat het beroep op vak volwassen niveau inhoudt en welke kennis, vaardigheden en houdingsaspecten hierbij horen. Het BCP geeft de standaard van vakmanschap aan zoals die door de branche is vastgesteld. ▪ Op basis van het BCP ontwikkelt het IBKI samen met de branche een KP met kerndoelen voor de rijinstructeur B. Het KP beschrijft wat de eisen zijn waar een start bekwame rijinstructeur aan moet voldoen bij het af te leggen examen. ▪ Op basis van het BCP en KP: - Ontwikkelen rijinstructeursopleiders een leerplan Rijinstructeur B. Zij krijgen de 'vrijheid' zelf te bepalen hoe ze hun leerlingen opleiden, welke activiteiten ze daarbij inzetten en welke eisen ze aan hun docenten stellen, mits dit past binnen eisen zoals vermeld in het BCP, KP, opleiding en examen rijbewijs B en examen rijinstructeur B. - Ontwikkelt het IBKI een examenprogramma voor rijinstructeur B. - Ontwikkelt het CBR een examenprogramma voor leerlingen rijbewijs B. - RHKDHV heeft de kerndoelen en Educatief ontwerp en toetsing voor rijopleiding B ontwikkeld. Het CBR ontwikkelt op basis hiervan een examenprogramma voor het rijbewijs B en ontwikkelt het CBR een examenprogramma voor leerlingen rijbewijs B.

<i>Te verwachten inwerkingtreding</i>	Om tot implementatie over te gaan is een wijziging van de Wet rijonderricht motorrijtuigen (WRM) en onderliggende regelgeving vereist. Volgens het IBKI treedt de beoogde situatie op z'n vroegst per 2028 in werking.				
<i>Te verwachten voor- en nadelen</i>	Voordelen: - Zowel een BCP, als KP geven opleiders en rijinstructeurs duidelijkheid welke competenties en kwalificaties benodigd zijn voor het uitoefenen van het beroep van rijinstructeur B. - Zowel een BCP, als KP zorgen voor herkenbaarheid van het beroep van rijinstructeur B. - Door toepassing van een BCP en KP borgen zowel de branche (middels een BCP) en de wetgever (middels een KP met kerndoelen) een hoge(re) kwaliteit van de opleiding tot rijinstructeur B. Dit leidt op haar beurt tot beter opgeleide rijinstructeurs. - De verwachting is dat beter opgeleide rijinstructeurs een kwalitatief betere rijopleiding verzorgen, waardoor leerlingen beter worden opgeleid. Op haar beurt leiden beter opgeleide leerlingen tot een toename van de verkeersveiligheid. - De verwachting is dat beter voorbereide leerlingen meer dan in de huidige situatie examen gereed zijn. De verwachting is dat door een betere voorbereiding het aantal (her)examens afneemt.		Nadelen: Geen.		
<i>Doelgroep(en) 'geraakt' door voorgenomen situatie</i>	Doelgroepen:	Omvang van de doelgroep (Q):		Gemiddeld uurtarief (€)	
	I. IBKI	Q: 1		€ 125	
	Activiteiten op hoofdlijnen (P)	Tijdsbesteding	Frequentie	OOP	Eenmalige/structureel



<i>Doelgroep I.</i>	Opstellen, uitwerken aanpassen en definitief maken van een beroepscompetentieprofiel en kwalificatieprofiel met kerndoelen, en ook een aangepast examen na de opleiding voor de Rijinstructeur B.	400 uur: al vergoed met projectsubsidie lenW.	1 keer	Geen	☒ Eenm.	☐ Struc.
	Afstemmingsoverleg met stakeholders voor bespreken en aanpassen van een beroepscompetentieprofiel en kwalificatieprofiel met kerndoelen.	150 uur: al vergoed met projectsubsidie lenW.	1 keer	Geen	☒ Eenm.	☐ Struc.
<i>Opmerkingen</i>	De uren die IBKI ingezet heeft in 2022/2023 om tot de adviesmaatregelen te komen zijn via een projectsubsidie al betaald door het ministerie van lenW. In 2024 hoeft geen nieuw BCP en KP ontwikkeld te worden. Wel moeten de BCP en KP in 2026/2027 geactualiseerd worden.					

2. Aanvragen erkenning en opstellen leerplan Rijinstructeur B

<i>Huidige situatie</i>	Er bestaat geen erkenningssysteem voor rijinstructeursopleiders.	
<i>Voorgenomen situatie</i>	- Het ministerie van IenW legt eisen op aan rijinstructeursopleiders; zij moeten een erkenning krijgen. - Om erkend te worden dient een aanvraag ingediend te worden bij het IBKI voorzien van een leerplan volgens een vastgesteld model. Hierbij moet gebruik gemaakt worden van diverse brondocumenten (kwalificatieprofiel Rijinstructeur B met bijbehorende kerndoelen, rijopleiding en examenprogramma voor rijbewijs B, examenprogramma Rijinstructeur B). - De kandidaat-opleiders hebben vrijheid in het ontwerpen van hun leerplan (vorm, inhoud en duur), maar onder bepaalde voorwaarden. - Rijinstructeursopleiders moeten een verplichte stage van tenminste 50 uur organiseren en daarbij samenwerken met erkende WRM-rijinstructeurs B. - Docenten van een erkende rijinstructeursopleider moeten voldoen aan vakbekwaamheidseisen. - Het IBKI is belast met de beoordeling van aanvragen, verlenen van erkenningen en het uitoefenen van toezicht namens het ministerie IenW. - Erkende rijinstructeursopleiders worden opgenomen in een openbaar register, waarbij ze de mogelijkheid hebben dit extern te communiceren. Het is op dit moment nog niet duidelijk voor hoeveel jaar een opleider wordt erkend. Uitwerking hiervan is onderdeel van een vervolgopdracht van het ministerie van IenW aan het IBKI.	
<i>Te verwachten inwerkingtreding</i>	Om tot implementatie over te gaan is een wijziging van de Wet rijonderricht motorrijtuigen (WRM) en onderliggende regelgeving vereist. Volgens het IBKI treedt de beoogde situatie op z'n vroegst per 2028 in werking.	
<i>Te verwachten voordelen en nadelen</i>	Voordelen: - Door toepassing van een BCP en KP borgen zowel de branche (middels een BCP) en de wetgever (middels een KP met kerndoelen) een hoge(re) kwaliteit van de opleiding tot rijinstructeur B. Dit leidt op haar beurt tot beter opgeleide rijinstructeurs en een hoger aanzien van het beroep rijinstructeur. - De verwachting is dat beter opgeleide rijinstructeurs een kwalitatief betere rijopleiding verzorgen, waardoor leerlingen beter worden opgeleid. Op haar	Nadelen: Geen nadelen, wel een mogelijk markteffect. De verwachting is dat een aanzienlijk deel van de huidige opleiders niet kan of wil voldoen aan de vereisten om erkend te worden. Dit komt bijvoorbeeld voor als een opleider een beperkt aantal rijinstructeurs opleidt (kosten-batenafweging).



	beurt leiden beter opgeleide leerlingen tot een toename van de verkeersveiligheid.					
<i>Doelgroep(en) 'geraakt' door voorgenomen situatie</i>	Doelgroepen:	Omvang van de doelgroep (Q):	Gemiddeld uurtarief (€)			
	I. Rijinstructeursopleiders	Q: 10 (van de huidige 65)	€ 75			
	II. IBKI	Q: 1	€ 125			
	Activiteiten op hoofdlijnen (P)	Tijdsbesteding	Frequentie	OOP	Eenmalige/structureel	
<i>Doelgroep I.</i>	▪ Bestuderen vastgestelde brondocumenten, aanvraagformulier en spinnenwebmodel.	16 uur	1 keer	Geen	☒ Eenm.	☐ Struc.
	▪ Intern overleg en opstellen Plan van aanpak.	10 uur	1 keer	Geen	☒ Eenm.	☐ Struc.
	▪ Verzamelen beschikbare informatie uit bestaande opleiding.	8 uur	1 keer	Geen	☒ Eenm.	☐ Struc.
	▪ Opstellen concept leerplan m.b.v. spinnenwebmodel over de 10 onderdelen.	40 uur	1 keer	Geen	☒ Eenm.	☐ Struc.
	▪ Intern bespreken conceptversie en vervolgens aanpassen/aanvullen.	12 uur	1 keer	Geen	☒ Eenm.	☐ Struc.
	▪ Bespreken en definitief opstellen aangepaste concept leerplan.	8 uur	1 keer	Geen	☒ Eenm.	☐ Struc.
	▪ Invullen aanvraagformulier en bijvoegen concept leerplan, inclusief bijlagen.	2 uur	1 keer	Geen	☒ Eenm.	☐ Struc.
	▪ Digitaal indienen aanvraag voor certificering.	2 uur	1 keer	Geen	☒ Eenm.	☐ Struc.
	▪ Overleg met IBKI over ingediende aanvraag en doorvoeren eventuele aanpassingen/aanvullingen na interne bespreking.	12 uur	1 keer	Geen	☒ Eenm.	☐ Struc.

	▪ Monitoren en bijstellen leerplan	8 uur	2x per jaar	Geen	☐ Eenm.	☒ Struc.
Doelgroep II	▪ Voorbereiden erkennen rijinstructeursopleiders: - Voorbereiden hoe de beoordeling plaats gaat vinden: wie doet het voorwerk? Wie zijn daarbij betrokken? Wie is verantwoordelijk voor de uiteindelijke toekenning? IenW of IBKI namens IenW? - Bepalen wie namens IBKI-contactpersoon is, en ook wie betrokken zijn bij erkennen en houden van toezicht. - Bepalen over welke competenties medewerkers dienen te beschikken die betrokken zijn bij erkennen en houden van toezicht. - Ontwikkelen beoordelingsprotocol en -formulier voor ingediende leerplannen, incl. de toelichting bij het Spinnenwebmodel. - Testen van een aanvraag met enkele potentiële rijinstructeursopleiders (3), incl. communicatie en bijeenkomsten aanvragers. - Opstellen programma van eisen opstellen voor ICT-aanpassingen: Mijn IBKI, register Erkende rijinstructeursopleiders.	500 uur: project-subsidie voor aangevraagd bij IenW.	1 keer	Geen	☒ Eenm.	☐ Struc.
	▪ Voorbereiden ontwikkeling en beheer van openbaar register Erkende rijinstructeursopleiders: - Opstellen procedure: wat willen we weten? Wat mag openbaar? Check opleidersovereenkomst? - Voorbereiden en bepalen inhoud pagina's op de website IBKI en vervolgens aanpassen van de website. - Digitaal versturen van benodigde informatie aan aanvragende rijinstructeursopleiders. - Per e-mail, telefonisch of schriftelijke beantwoorden van vragen van rijinstructeursopleiders (helpdesk).	210 uur: project-subsidie voor aangevraagd bij IenW.	1 keer	Geen	☒ Eenm.	☐ Struc.



	- Voorbereiden beheer van openbare register.					
	▪ Voorbereiden van toezicht op de organisatie en uitvoering van de opleiding door de Erkende rijinstructeursopleiders: - Opstellen protocol m.b.t. houden van toezicht (audit): wanneer? Volgens welke criteria wordt toezicht gehouden? Hoe wordt het toezicht georganiseerd? Wie doet dat namens IBKI? Wie namens de Erkende rijinstructeursopleider? Hoe wordt gerapporteerd? - Opstellen sanctiereglement. - Communiceren naar Erkende rijinstructeursopleiders - Bepalen rol en communicatie naar lenW m.b.t. erkenning rijinstructeursopleiders - Bepalen hoe de 'in de gaten' moet worden gehouden m.b.t. foutief gebruik erkenning?	330 uur: project-subsidie voor aanvraagd bij lenW.	1 keer	Geen	☒ Eenm.	☐ Struc.
	▪ Bezwaar- en beroep: - Voorbereiden notitie over hoe juridische consequenties van beroep betaald moeten worden, incl. afstemmen met ministerie van lenW.	100 uur: project-subsidie voor aanvraagd bij lenW.	1 keer	Geen	☒ Eenm.	☐ Struc.
	▪ Beoordelen van aanvragen om erkend rijinstructeursopleider te worden. <i>Het is nog niet bepaald wat de geldigheidsduur is van de erkenning. Dit is onderdeel van de vervolgoedracht die het ministerie van lenW aan het IBKI heeft verstrekt.</i>	32 uur	15 keer (de 1 ^e aanvragen komen in het 1 ^e jaar als de regeling wordt geopend, daarna nog incidenteel) *	Geen	☐ Eenm.	☒ Struc.
	▪ Beheren van proces, beantwoorden van vragen, etc.	40 uur	1 keer	Geen	☐ Eenm.	☒ Struc.

<i>Opmerkingen</i>	* Bij rijinstructeursopleiders gaat het om ca. 15 die erkend willen worden om de verplichte initiële opleiding te willen verzorgen en niet om aanbieders van theoretische bijscholing.
--------------------	--



3. Opleiding tot Rijinstructeur B

<i>Huidige situatie</i>	▪ Het is niet verplicht om een opleiding te volgen voor het beroep van Rijinstructeur B, maar het is wel mogelijk. Ca. 85% van de mensen kiest ervoor om wel een opleiding te volgen. Opleidingen worden verzorgd door commerciële rijinstructeursopleiders (ca. 65). Toelatingseisen voor het examen zijn: - Minimaal een vmbo-tl- of gl-niveau, of het succesvol afleggen van een geschiktheidstest van IBKI. - Minimaal 18 jaar of ouder. - In het bezit van rijbewijs B. - Kunnen overleggen van een geldige en actuele Verklaring Omtrent het Gedrag (VOG).	
<i>Voorgenomen situatie</i>	▪ Om Rijinstructeur B te worden, is het verplicht om een opleiding te volgen bij een Erkende rijinstructeursopleider. De toelatingseisen blijven ongewijzigd. Dit betekent: - Minimaal een vmbo-tl- of gl-niveau, of het succesvol afleggen van een geschiktheidstest van IBKI. - Minimaal 18 jaar of ouder. - In het bezit van rijbewijs B. - Kunnen overleggen van een geldige en actuele Verklaring Omtrent het Gedrag (VOG).	
<i>Te verwachten inwerkingtreding</i>	▪ Om tot implementatie over te gaan is een wijziging van de Wet rijonderricht motorrijtuigen (WRM) en onderliggende regelgeving vereist. Volgens het IBKI treedt de beoogde situatie op z'n vroegst per 2028 in werking.	
<i>Te verwachten voor- en nadelen</i>	Voordelen: ▪ Meer instroom van kandidaten voor rijinstructeursopleiders a.g.v. het verplicht volgen van een opleiding. ▪ De verwachting is dat beter opgeleide rijinstructeurs een kwalitatief betere rijopleiding verzorgen, waardoor leerlingen beter worden opgeleid. Op haar beurt leiden beter opgeleide leerlingen tot een toename van de verkeersveiligheid.	Nadelen: ▪ Beperking keuzevrijheid van de kandidaat rijinstructeur a.g.v. een beperkter aanbod van erkende rijinstructeursopleiders.

<i>Doelgroep(en) 'ge- raakt' door voorgeno- men situatie</i>	Doelgroepen:	Omvang van de doelgroep (Q):	Gemiddeld uurtarief (€)			
	I. Rijinstructeursopleiders	Q: 10 (van de huidige 65)	€ 75			
	II. Kandidaat rijinstructeurs	Q: 900	€ 17 (gebaseerd op het handboek Meting regeldrukkosten)			
	Activiteiten op hoofdlijnen (P)	Tijdsbesteding	Frequentie	OOP	Eenmalige/structureel	
<i>Doelgroep I.</i>	Afhankelijk van de opleidingsvorm (dag, avond, blended learning) die wordt gekozen, zal de opleidingsduur variëren. De opleidingsduur zal in ieder geval toenemen als gevolg van de verplichte stage (inschatting is ten minste 50 uur).	Onbekend	Continue	N.v.t.	☐ Eenm.	☒ Struc.
<i>Doelgroep II.</i>	Er wordt aangenomen dat 15% van de 900 nieuwe instroom kandidaten jaarlijks een opleiding volgen á gemiddeld €4.000 per opleiding.	N.v.t.	1 keer voor 135 nieuwe kandidaten	€ 4.000 per kandidaat	☐ Eenm.	☒ Struc.
<i>Opmerkingen</i>	- In de huidige situatie zijn er ca. 900 instromers per jaar. Hiervan volgt ca. 85% een opleiding (765) en ca. 15% niet (135). In de beoogde situatie wijzigt er voor 85% van de kandidaten niets, terwijl voor de overige 15% het volgen van een opleiding verplicht wordt gesteld. Naast toename van kosten, stijgen ook de ervaren lasten met 15%. - In de huidige situatie zijn er opleiders die het organiseren van de stage verzorgen voor de aankomend rijinstructeurs. Hier brengen de opleiders kosten voor in rekening. Er zijn ook aankomend rijinstructeurs die de stage zelf organiseren. Ook daar zijn kosten aan verbonden. De stage biedende rijinstructeur vraagt een vergoeding voor de stage. Door een wijziging van het stelsel is het aannemelijk dat er een verschuiving van werkzaamheden gaat plaatsvinden voor het organiseren van de stage van de aankomend rijinstructeur naar de erkende rijinstructeursopleider. Daarmee wordt het bedrag dat een erkend rijinstructeursopleider in rekening zal brengen bij een aankomend rijinstructeur waarschijnlijk hoger. Tegelijkertijd vallen de kosten voor de stage weg bij de aankomend rijinstructeur die zijn stage nu zelf moet organiseren. Het is op dit moment niet te voorspellen wat de consequenties hiervan zijn voor de totale opleidingskosten. Onderstaande aspecten zijn in ieder geval bepalend voor de kosten: - De erkende rijinstructeursopleiders bepalen de kosten; de aankomend rijinstructeur heeft hier geen invloed meer op. - Als gevolg van het te verwachten lage aantal erkende rijinstructeursopleiders is er beperkt sprake van marktwerking.					



- | | |
|--|---|
| | <ul style="list-style-type: none">▪ Voorts is het voorstel van IBKI om af te stappen van de erkende stagementor. Dat heeft in ieder geval impact aan de zijde van IBKI. IBKI hoeft geen stagementoren meer te certificeren en dus ook niet meer te registreren in MijnIBKI. Daardoor zullen hierover veel minder vragen gesteld worden aan IBKI. Ook hiervoor geldt dat het op dit moment niet te voorspellen is wat de consequenties hiervan zijn. |
|--|---|

4. Inschrijving voor de examenonderdelen Rijinstructeur B

Huidige situatie	- Kandidaten die een opleiding volgen en mogelijk examen gereed zijn, worden bij het IBKI ingeschreven door (a) een rijinstructeursopleider of (b) zichzelf. Inschrijving voor het 1^e examen wordt voor het merendeel (ca. 85%) gedaan door de opleider. Inschrijving voor herexamens wordt in toenemende mate door de kandidaat zelf gedaan. - Het WRM-examen B bestaat uit fase 1, 2 en 3, waarin vijf examenonderdelen zitten.		
Voorgenomen situatie	- Alleen erkende rijinstructeursopleiders kunnen kandidaten inschrijven voor de WRM-examenonderdelen. Hierbij dienen zij te verklaren dat de betreffende kandidaat geacht wordt examen gereed te zijn om het desbetreffende examenonderdeel af te leggen. - Het WRM-examen B bestaat uit zes examenonderdelen (+1).		
Te verwachten inwerkingtreding	Om tot implementatie over te gaan is een wijziging van de Wet rijonderricht motorrijtuigen (WRM) en onderliggende regelgeving vereist. Volgens het IBKI treedt de beoogde situatie op z'n vroegst per 2028 in werking.		
Te verwachten voor- en nadelen	Voordelen: - Kandidaten zijn beter voorbereid op het examen en hebben daardoor een hogere kans van slagen. - De verwachting is dat beter voorbereide kandidaten meer dan in de huidige situatie examen gereed zijn. De verwachting is dat door een betere voorbereiding het aantal herexamens afneemt.	Nadelen: Geen.	
Doelgroep(en) 'ge- raakt' door voorgenomen situatie	Doelgroepen:	Omvang van de doelgroep (Q):	Gemiddeld uurtarief (€)
	I. Rijinstructeursopleiders	Q: 10 (van de huidige 65)	€ 75
	II. Kandidaat-rijinstructeurs	Q: 900	€ 17 (gebaseerd op het handboek Meting regeldrukkosten)



	III. IBKI	Q: 1	€ 125				
	»						
	Activiteiten op hoofdlijnen (P)		Tijdsbesteding	Frequentie	OOP	Eenmalige/structureel	
Doelgroep I.	▪ Het door erkende rijinstructeursopleidingen aanmelden van kandidaten voor WRM-examenonderdelen B. Een kandidaat wordt aangemeld voor in totaal 6 examenonderdelen. Dit is er 1 meer dan in de huidige situatie (Delta +1). (In huidige situatie worden 765 kandidaten aangemeld door rijinstructeursopleiders, want 135 melden zichzelf aan).		10/60	3 momenten per jaar x 300 kandidaten door 15 opleiders gezamenlijk, plus 10% herkansingen (150 uur + 15 uur (10%) herkansingen = 165 uur in totaal)	Geen	☐ Eenm.	☒ Struc.
Doelgroep II.	▪ In de huidige situatie meldt 15% van de kandidaat-rijinstructeurs zichzelf aan (135) voor 5 examenonderdelen. Deze tijdsbesteding valt voor deze 15% weg.		-/- 10/60	148 per jaar + 10% herkansingen (135 + 13,5 = 148,5)	Geen	☐ Eenm.	☒ Struc.
Doelgroep III.	▪ De inschrijving op zichzelf zal niet veranderen. Echter, MijnIBKI moet worden aangepast, omdat er een examenonderdeel bijkomt waarvoor inschrijving door - in de nieuwe situatie - de erkende rijinstructeursopleider, mogelijk moet worden gemaakt. Het is op dit moment onduidelijk wat de kosten zijn voor het aanpassen van het systeem bij IBKI.		Onbekend	1 keer	Onbekend	☒ Eenm.	☐ Struc.
Opmerkingen							

5. Volgen training vakbekwaamheidseisen theorie

<i>Huidige situatie</i>	- Volgens de WRM zijn rijinstructeurs die hun WRM certificaat geldig willen houden verplicht om bijscholing te volgen. In 5 jaar tijd dient een rijinstructeur zes dagdelen theoretische bijscholing te volgen. Eenieder heeft de mogelijkheid om theoretische bijscholingen te ontwikkelen, deze te laten certificeren door het IBKI en vervolgens te geven. - De theoretische bijscholing kent geen examen, wel is er een formatieve toets van ten minste 10 meerkeuzevragen. Deze toets is niet bepalend voor de verlenging van het certificaat. Het volgen van voldoende dagdelen theoretische bijscholing wel. Ten minste één gevolgde theoretische bijscholing moet gaan over voor het geven van rijonderricht relevante wet- en regelgeving. Legitimatie en registratie van de rijinstructeur vindt plaats aan de hand van het rijbewijs en de geldige WRM-bevoegdheidspas.		
<i>Voorgenomen situatie</i>	- De huidige vorm van theoretische bijscholing wordt afgeschaft. Daarvoor in de plaats komt een vakbekwaamheidsexamen theorie bij het IBKI. Bijscholing daarvoor is niet verplicht. - Het verzorgen van overige theoretische bijscholing(en) wordt aan de markt overgelaten, er is geen sprake van erkenning/certificering van opleiders of aanbieders hiervan.		
<i>Te verwachten inwerkingtreding</i>	Om tot implementatie over te gaan is een wijziging van de Wet rijonderricht motorrijtuigen (WRM) vereist. Volgens het IBKI treedt de beoogde situatie op z'n vroegst per 2028 in werking.		
<i>Te verwachten voor- en nadelen</i>	Voordelen: De rijinstructeur bepaalt zelf welke bijscholing hij/zij nodig denkt te hebben.	Nadelen: Geen.	
	Doelgroepen:	Omvang van de doelgroep (Q):	Gemiddeld uurtarief (€)
	I. Aanbieders van bijscholing theorie	Q: 20.	€ 54



Doelgroep(en) ‘ge- raakt’ door voorgenomen situatie		Het aantal opleiders en/of aanbieders van theoretische bijscholing daalt in de beoogde situatie naar verwachting van ca. 65 naar ca. 15. Echter, het aantal aanbieders dat bijscholing aanbiedt ligt waarschijnlijk hoger, omdat van erkenning/certificering geen sprake is. De omvang van de doelgroep is ingeschat op 20.					
	II. Erkende WRM-rijinstructeurs	Q: 3.000 per jaar Er zijn ca. 15.000 erkende WRM-rijinstructeurs (peildatum 31-12-2022) die eens in de vijf jaar het vakbekwaamheidsexamen theorie afleggen.	€ 60				
	III. IBKI	Q: 1	€ 125				
	Activiteiten op hoofdlijnen (P)		Tijdsbesteding	Frequentie	OOP	Eenmalige/structureel	
Doelgroep I.	▪ Kennisnemen van de inhoud van brondocumenten voor de vakbekwaamheidseisen theorie, opgesteld door het IBKI (NB: de brondocumenten bestaan uit een gedetailleerde beschrijving van de kennis, de leerdoelen (met uitleg), een toetsmatrijs en beoordelingsmodel).		10 uur	1 keer	Geen	☒ Eenm.	☐ Struc.
	▪ Ontwikkelen en aanbieden van bijscholing ter voorbereiding op summatief vakbekwaamheidsexamen theorie. » Naar verwachting ontwikkelen opleiders een bijscholing ter voorbereiding op het vakbekwaamheidsexamen theorie; deze investering wordt doorbelast aan de rijinstructeurs. Het is onduidelijk wat de effecten zijn op het aantal opleiders		Onbekend	1 keer	Onbekend	☒ Eenm.	☐ Struc.

	<i>dat bijscholing zal aanbieden en de invulling van deze bijscholing. Het is de verwachting dat opleiders de kosten voor (a) het ontwikkelen en (b) het actualiseren van de opleiding op basis van vernieuwde brondocumenten zullen doorberekenen aan rijinstructeurs.</i>					
	Te vervallen/minderkosten: Opstellen en versturen presentielijsten theoretische bijscholing.	-/- 30/60	900 per jaar* / 20	Geen	☐ Eenm.	☒ Struc.
	Te vervallen/minderkosten: Het laten certificeren van de theoretische bijscholing bij het IBKI.	Onbekend	Onbekend	Onbekend	☒ Eenm.	☐ Struc.
<i>Doelgroep II.</i>	Kennisnemen van de inhoud van brondocumenten voor de vakbekwaamheidseisen theorie. Dit ter voorbereiding op het examen in het 4e of 5e jaar.	2 uur	3.000 per jaar (ofte- wel 15.000 per 5 jaar)	Geen	☐ Eenm.	☒ Struc.
	Het volgen van theoretische bijscholing bij een opleider. Dit wordt in de beoogde situatie facultatief. » <i>De verwachting is dat een groot deel van de rijinstructeurs bijscholing gaat volgen, omdat de consequentie is dat bij het meermaals niet behalen van het examen de WRM-pas wordt ingetrokken.</i>	Onbekend	Onbekend	Onbekend	☐ Eenm.	☒ Struc.
	Minderkosten: vervallen van 6 dagdelen (3 dagen) volgen van theoretische bijscholing	24 uur (3 dagen + 2 uur reistijd per dag)	600 (3.000 gedurende een periode van 5 jaar)	Onbekend	☐ Eenm.	☒ Struc.
<i>Doelgroep III.</i>	Overdragen van documentatie naar mogelijke aanbieders van niet verplichte bijscholing, incl. communicatie.	20	1 keer	Geen	☒ Eenm.	☐ Struc.



	▪ Te vervallen/minderkosten: In behandeling nemen en certificeren van opleidingen voor theoretische bijscholing.	-/- 6 uur	5 keer per jaar	Geen	☐ Eenm.	☒ Struc.
	▪ Te vervallen/minderkosten: Verwerken van presentielijsten theoretische bijscholing.	-/- 10/60	900 per jaar*	Geen	☐ Eenm.	☒ Struc.
<i>Opmerkingen</i>	De theoretische bijscholing wordt afgeschaft. Daarvoor in de plaats wordt het vakbekwaamheidsexamen theorie geïntroduceerd. Het afschaffen van de theoretische bijscholing leidt voor WRM-rijinstructeurs tot een kostenvermindering van €864.000 per jaar: - Theoretische bijscholing vergt in totaal zes dagdelen, maar wordt in de praktijk in drie dagen gevolg (18 uur). - Gemiddelde reistijd betreft twee uur per dag (6 uur). - Totale tijdsinvestering voor het volgen van theoretische bijscholing is 24 uur (18+6). - Voor het gemiddelde uurtarief voor WRM-rijinstructeurs is in dit document steeds uitgegaan van €60. - De omvang van de doelgroep is 3.000 WRM-rijinstructeurs voor een periode van vijf jaar. - De kwantificering van de besparing is: (18 uur + 6 uur) x uurtarief €60 x omvang van de doelgroep 3.000 = € 4.320.000 voor een periode van vijf jaar, overeenkomend met € 864.000 per jaar.					

6. Kennisname brondocumenten vakbekwaamheidsexamen pra

<i>Huidige situatie</i>	- Elke rijinstructeur die zijn WRM-certificaat geldig wil houden moet de praktijkbegeleiding (PB) met goed gevolg afleggen. De praktijkbegeleiding wordt afgenomen en beoordeeld door een examiner van het IBKI. - De rijinstructeur is vrij om zich voor te bereiden op de praktijkbegeleiding.		
<i>Voorgenomen situatie</i>	- De huidige vorm van de praktijkbegeleiding (PB) wordt afgeschaft. Daarvoor in de plaats komt een vakbekwaamheidsexamen praktijk bij het IBKI. Bijscholing daarvoor is niet verplicht; dit wordt overgelaten aan de markt. - Het verzorgen van een voorbereiding op het vakbekwaamheidsexamen praktijk (hierna VBEPR) wordt aan de markt overgelaten, er is geen sprake van erkenning/certificering van opleiders.		
<i>Te verwachten inwerkingtreding</i>	Om tot implementatie over te gaan is een wijziging van de Wet rijonderricht motorrijtuigen (WRM) en onderliggende regelgeving vereist. Volgens het IBKI treedt de beoogde situatie op z'n vroegst per 2028 in werking.		
<i>Te verwachten voor- en nadelen</i>	Voordelen: De rijinstructeur bepaalt zelf welke bijscholing hij/zij nodig denkt te hebben.		Nadelen: Geen.
<i>Doelgroep(en) 'geraakt' door voorgenomen situatie</i>	Doelgroepen:	Omvang van de doelgroep (Q):	Gemiddeld uurtarief (€)
	I. Aanbieders van bijscholing PB	Q: Het is niet in te schatten wat de omvang van het aantal aanbieder van praktische bijscholing in de beoogde situatie is. Dit aantal is naar verwachting vele malen groter dan het aantal aanbieders van theoretische bijscholing.	€ 54



	II. Erkende WRM-rijinstructeurs	Q: 3.000 per jaar Er zijn ca. 15.000 erkende WRM-rijinstructeurs (peildatum 31-12-2022) die eens in de vijf jaar vakbekwaamheidsexamen praktijk afleggen.	€ 60			
	Activiteiten op hoofdlijnen (P)	Tijdsbesteding	Frequentie	OOP	Eenmalige/structureel	
<i>Doelgroep I.</i>	▪ Kennisnemen van de inhoud van brondocumenten voor de vakbekwaamheidseisen praktijk, opgesteld door het IBKI (NB: de brondocumenten bestaan uit een gedetailleerde beschrijving van de kennis, de leerdoelen (met uitleg), een toetsmatrijs en beoordelingsmodel).	10 uur	1 keer	Geen	☒ Eenm.	☐ Struc.
	▪ Ontwikkelen en aanbieden van bijscholing ter voorbereiding op summatief vakbekwaamheidsexamen praktijk. » » <i>Naar verwachting ontwikkelen opleiders een bijscholing ter voorbereiding op het vakbekwaamheidsexamen praktijk; deze investering wordt doorbelast aan de rijinstructeurs. Het is onduidelijk wat de effecten zijn op het aantal opleiders dat bijscholing zal aanbieden en de invulling van deze bijscholing. Het is de verwachting dat opleiders de kosten voor (a) het ontwikkelen en (b) het actualiseren van de opleiding op basis van vernieuwde brondocumenten zullen doorberekenen aan rijinstructeurs.</i>	Onbekend	1 keer	Onbekend	☒ Eenm.	☐ Struc.
<i>Doelgroep II.</i>	▪ Kennisnemen van de inhoud van brondocumenten voor de vakbekwaamheidseisen praktijk. Dit ter voorbereiding op het examen in het 4e of 5e jaar.	1 uur	3.000 per jaar (ofte- wel 15.000 per 5 jaar)	Geen	☐ Eenm.	☒ Struc.

	▪ Het volgen van praktische bijscholing bij een opleider. Dit is en blijft ook in de beoogde situatie facultatief. » » <i>De verwachting is dat een groot deel van de rijinstructeurs bijscholing gaat volgen, omdat de consequentie is dat bij het meermaals niet behalen van het examen de WRM-pas wordt ingetrokken.</i>	Onbekend	Onbekend	Onbekend	☐ Eenm.	☒ Struc.
Opmerkingen						



7. Vakbekwaamheidsexamens praktijk en theorie voor WRM-instructeurs B

Huidige situatie	▪ Een systeem met vakbekwaamheidsexamens praktijk en theorie bestaat in de huidige situatie niet.		
Voorgenomen situatie	▪ De vakbekwaamheidsexamens praktijk en theorie bij het IBKI worden verplicht gesteld.		
Te verwachten inwerkingtreding	▪ Om tot implementatie over te gaan is een wijziging van de Wet rijonderricht motorrijtuigen (WRM) en onderliggende regelgeving vereist. Volgens het IBKI treedt de beoogde situatie op z'n vroegst per 2028 in werking.		
Te verwachten voor- en nadelen	Voordelen: ▪ Door de introductie van het summatief vakbekwaamheidsexamen theorie en praktijk is de verwachting dat rijinstructeurs hun vakbekwaamheid beter hebben ontwikkeld. Op het moment dat de examens met goed gevolg worden afgelegd, is beter objectiveerbaar dat ze voldoen aan de gestelde vakbekwaamheidsvereisten.	Nadelen: ▪ Geen.	
Doelgroep(en) 'geraakt' door voorgenomen situatie	Doelgroepen:	Omvang van de doelgroep (Q):	Gemiddeld uurtarief (€)
	I. Erkende WRM-rijinstructeurs	Q: 3.000 per jaar Er zijn ca. 15.000 erkende WRM-rijinstructeurs (peildatum 31-12-2022) die eens in de vijf jaar vakbekwaamheidsexamen theorie afleggen.	€ 60
	II. IBKI	Q: 1	

	Activiteiten op hoofdlijnen (P)	Tijdsbesteding	Frequentie	OOP	Eenmalige/structureel	
<i>Doelgroep I</i>	▪ Bij het IBKI inschrijven voor vakbekwaamheidsexamen theorie.	15/60	3.000 per jaar (15.000 in 5 jaar)	Geen	☐ Eenm.	☒ Struc.
	▪ Het doen van het vakbekwaamheidsexamen theorie (Het betreft hier de extra tijd ten opzichte van de huidige situatie).	4 uur	3.000 per jaar (ofte- wel 15.000 per 5 jaar)	€ 125 voor extra exa- men theo- rie	☐ Eenm.	☒ Struc.
<i>Doelgroep II</i>	▪ Opstellen brondocumenten voor beide vakbekwaamheidsexamens. De bron- documenten bestaan uit een gedetailleerde beschrijving van de kennis, de leerdoelen (met uitleg), een toetsmatrijs en beoordelingsmodel op vakvolwas- sen niveau. Brondocumenten zijn afgestemd met in overleg met branche- en onderwijskundigen en Examen Opgave Commissie.	500 uur (theorie 400 uur en praktijk 100 uur): reeds ver- goed middels pro- jectsubsidie IenW.	1 keer per jaar	Geen	☒ Eenm.	☐ Struc.
	▪ Bijhouden en actualiseren van brondocumenten voor beide vakbekwaam- heidsexamens.	250 uur	1 keer	Geen	☐ Eenm.	☒ Struc.
	▪ Afstemmingsoverleg met stakeholders (o.a. IenW, branche- en onderwijskun- digen en Examen Opgave Commissie) voor bespreken en aanpassen van bron- documenten.	80 uur	1 keer	Geen	☐ Eenm.	☒ Struc.
	▪ Voorbereiden organisatiemodellen voor vakbekwaamheidseisen theorie, in- schrijvings- en registratieprocedure (ICT) en personele consequenties in kaart brengen (wie gaat wat doen en over welke competenties moeten dezen be- schikken?)	400 uur: reeds ver- goed middels pro- jectsubsidie IenW.	1 keer	Geen	☒ Eenm.	☐ Struc.
	▪ Monitoring van de bovenstaande stap	50 uur	1x per 2 jaar		☐ Eenm.	☒ Struc.



Ontwikkelen van opdrachtenbanken voor beide vakbekwaamheidsexamens. Dit is afgestemd in overleg met branche- en onderwijskundigen en Examen Op-gave Commissie.	500 uur (theorie 400 uur en praktijk 100 uur): reeds ver-goed middels pro-jectsubsidie IenW.	1 keer	Geen	☒ Eenm.	☐ Struc.
Actualiseren en bijhouden van opdrachtenbanken voor beide vakbekwaamheidsexamens.	250	1 keer per jaar	Geen	☐ Eenm.	☒ Struc.
Opstellen regelingen voor zakken/slagen en herkansen voor beide vakbe-kwaamheidsexamens, alsmede het uitwerken en toepassen van sanctie en schorsing. Dit is inclusief afstemming met de branche en juridische ondersteu-ning (monitoring vindt in huidige situatie ook al plaats).	600 uur: reeds ver-goed middels pro-jectsubsidie IenW.	1 keer	Geen	☒ Eenm.	☐ Struc.
- Afnemen en beoordelen vakbekwaamheidsexamen theorie (geen praktijk). Dit is inclusief voorbereiding en toelichting door de toezichthouders voorafgaand aan het examen. » <i>Toelichting:</i> - <i>Vorbereiden examen door toezichthouder: 0,5 uur</i> - <i>Afnemen examen: 1,5 uur</i> - Aantal examens per jaar: 200 (voor 3.000 WRM-rijinstructeurs, exclusief 10% herkansingen)	440 uur (400 uur +10% herkansin-gen) 400 uur excl. her-kansingen + 10% herkansin-gen, dus totaal 440 uur	220 keer per jaar	€..	☐ Eenm.	☒ Struc.
Beoordelen vakbekwaamheidsexamen theorie, alsmede administreren van examenresultaten (MijnIBKI) en bekendmaken uitslagen aan examenkandida-ten.	0 uur (geautomati-seerd proces)	3.000 per jaar + 300 herkansingen	Geen	☐ Eenm.	☒ Struc.

	▪ Monitoring van de bovenstaande stap	50 uur	1x per 2 jaar		☐ Eenm.	☒ Struc.
<i>Opmerkingen</i>						



8. Ambtshalve onderzoek of uitbreiding artikel 21-onderzoek

<i>Huidige situatie</i>	Het IBKI heeft op dit moment geen bevoegdheid tot het doen van ambtshalve onderzoek naar erkende WRM-rijinstructeurs als het vermoeden bestaat dat een rijinstructeur niet voldoet aan de bij algemene maatregel van bestuur vastgelegde eisen van bekwaamheid. Dit kan uitsluitend naar aanleiding van een mededeling van politie of ILT.		
<i>Voorgenomen situatie</i>	- Het IBKI adviseert om geen bevoegdheden te krijgen tot doen van ambtshalve onderzoek, aangezien dit een te grote belasting is voor mensen, processen, systemen en financiën van het IBKI. Als alternatief adviseert het IBKI om degene die een mededeling kunnen doen op grond van artikel 21 van de WRM uit te breiden met het CBR en belanghebbenden. Op basis van nader te bepalen richtlijnen besluit het IBKI vervolgens wel of niet tot onderzoek over te gaan. - Het IBKI dient – zo nodig - in overleg met het ministerie van IenW richtlijnen op te stellen en vast te stellen waar een mededeling aan moet voldoen. etc. - Verder adviseert het IBKI om het handhavinginstrumentarium van het IBKI uit te breiden met de mogelijkheid om een educatieve maatregel op te leggen aan een erkend WRM-rijinstructeur.		
<i>Te verwachten inwerkingtreding</i>	Om tot implementatie over te gaan is een wijziging van de Wet rijonderricht motorrijtuigen (WRM) en onderliggende regelgeving vereist. Volgens het IBKI treedt de beoogde situatie op z'n vroegst per 2028 in werking.		
<i>Te verwachten voor- en nadelen</i>	Voordelen: - Bescherming van de consument door uitbreiding van de mogelijkheden om op te treden tegen slecht presterende WRM-rijinstructeurs. - Verbetering van het aanzien/status van het beroep van rijinstructeur.	Nadelen: - Toename van de werkdruk bij het IBKI door toename van het aantal in behandeling te nemen mededelingen. Dit heeft gevolgen van de mensen, processen, systemen en financiën van het IBKI. - Verhoging van de examentarieven als gevolg van het uitoefenen van het in behandeling nemen van een naar verwachting significant aantal toegenomen mededelingen.	
	Doelgroepen:	Omvang van de doelgroep (Q):	Gemiddeld uurtarief (€)

Doelgroep(en) 'ge- raakt' door voorgenomen situatie	I. IBKI	Q: 1	€ 125			
	II. Erkende WRM-rijinstructeurs	Q: Omvang totale doelgroep betreft ca. 15.000	€ 60			
	Activiteiten op hoofdlijnen (P)	Tijdsbesteding	Frequentie	OOP	Eenmalige/structureel	
Doelgroep I	M.b.t. uitbreiding artikel 21 WRM, het opstellen van kaders politie, ILT, CBR en belanghebbenden mededelingen te laten doen (wanneer in behandeling nemen? Hoe te beoordelen? Wie beoordeelt? Hoe vindt communicatie plaats? Hoe is juridische ondersteuning geborgd? Welke aanpassingen van ICT zijn nodig? Etc.)	250 uur: project-subsidie voor aangevraagd bij lenW.	1 keer	Geen	☒ Eenm.	☐ Struc.
	Afstemmingsoverleg met stakeholders (o.a. lenW. Politie, ILT, CBR, belanghebbenden) voor bespreken en aanpassen van kaders.	80 uur: projectsubsidie voor aangevraagd bij lenW.	1 keer	Geen	☒ Eenm.	☐ Struc.
	Het a.g.v. de uitbreiding van artikel 21 WRM, het in behandeling nemen van additionele mededelingen. Dit is inclusief handelingen zoals wel/niet in behandeling nemen, motiveren besluit, onderzoek doen, beroep en bezwaar, etc. » <i>Het IBKI geeft aan dat het niet mogelijk is om dit goed te kwantificeren, omdat de kosten van een mededeling, alsmede de omvang van het aantal mededelingen niet te voorspellen is. Het is echter wel realistisch om aan te nemen dat, a.g.v. de uitbreiding van artikel 21 WRM, het aantal mededelingen significant zal toenemen. Om toch een indicatie te geven is in overleg met het IBKI een scenario uitgewerkt dat uitgaat van 40 additionele mededelingen per jaar á €5.000 per mededeling. De kosten zijn inclusief beroep en bezwaar, exclusief</i>	Onbekend	Onbekend	Onbekend	☐ Eenm.	☒ Struc.



	<i>rechtbank. Kosten voor een enkele mededeling inclusief beroep en bezwaar, exclusief rechtbank: €5.000.</i>					
<i>Doelgroep II.</i>	▪ Het meewerken aan een artikel 21-onderzoek ingesteld door het IBKI a.g.v. van een mededeling gedaan door politie, ILT, CBR of een belanghebbende. » <i>Het IBKI geeft aan dat het niet mogelijk is om dit te kwantificeren, omdat de omvang van additionele mededelingen niet is in te schatten. Het is echter wel realistisch om aan te nemen dat, a.g.v. de uitbreiding van artikel 21 WRM, het aantal mededelingen significant zal toenemen. Bovendien heeft een artikel 21-onderzoek impact op een rijkschool, als een rijinstructeur in dienst is van een rijkschool. De omvang van de impact is ook hier niet in te schatten.</i>	Onbekend	Onbekend	Onbekend	☐ Eenm.	☒ Struc.
<i>Opmerkingen</i>						

9. Toezicht op naleving door Rijinstructeurs B op het nationaal leerplan rijbewijs B

Huidige situatie	Geen taak van het IBKI.		
Voorgenomen situatie	Op verzoek van het ministerie van IenW krijgt het IBKI de bevoegdheid om toezicht te houden op de naleving van het nationaal leerplan rijbewijs B. In 2024 zal het IBKI een werkwijze voorbereiden om het toezicht uit te kunnen voeren, onder voorbehoud van een uitvoeringstoets. In deze werkwijze zal het Leerlingenvolgsysteem (LVS) zeker een rol spelen, en wellicht ook bij de vakbekwaamheidsexamens (zowel praktijk als theorie) die Rijinstructeurs afleggen om hun WRM-certificaat te behouden.		
Te verwachten inwerkingtreding	Om tot implementatie over te gaan is een wijziging van de Wet rijonderricht motorrijtuigen (WRM) en onderliggende regelgeving vereist. Volgens het IBKI treedt de beoogde situatie op z'n vroegst per 2028 in werking.		
Te verwachten voor- en nadelen	Voordelen: - Betere bescherming van de consument door uitbreiding van de mogelijkheden om op te treden tegen slecht presterende WRM-rijinstructeurs. - Verbetering van het aanzien/status van het beroep van rijinstructeur.		Nadelen: - Toename van de werkdruk op IBKI door het houden van een nieuwe taak, te weten toezicht. Dit heeft gevolgen van de mensen, processen, systemen en financiën van het IBKI. - Verhoging van de examentarieven als gevolg van het uitoefenen van een nieuwe taak, te weten houden van toezicht.
Doelgroep(en) 'geraakt' door voorgenomen situatie	Doelgroepen:	Omvang van de doelgroep (Q):	Gemiddeld uurtarief (€)
	I. IBKI	Q: 1	€ 125
	II. Erkende WRM-rijinstructeurs	Q: Omvang totale doelgroep betreft ca. 15.000	€ 60



	Activiteiten op hoofdlijnen (P)	Tijdsbesteding	Frequentie	OOP	Eenmalige/structureel	
Doelgroep I.	Het uitwerken van de wijze waarop het IBKI-toezicht gaat uitvoeren. Dit is inclusief het bepalen of en hoe het LeerlingVolgSysteem hier een rol in speelt, onderzoeken samenhang met vakbekwaamheidsexamens theorie en praktijk, overleg en afstemming van de branche, lenW en CBR.	600 uur: project-subsidie voor aan-gevraagd bij lenW.	1 keer	Geen	☒ Eenm.	☐ Struc.
	Afstemmingsoverleg met stakeholders (o.a. lenW) voor bespreken en aanpas-sen van wijze waarop toezicht uitgevoerd gaat worden.	180 uur: project-subsidie voor aan-gevraagd bij lenW.	1 keer	Geen	☒ Eenm.	☐ Struc.
	- Het in de praktijk uitoefenen van toezicht op de naleving van het nationaal leerplan rijbewijs B. » » <i>Het IBKI geeft aan dat er op dit moment nog geen inzicht is in de wijze waarop toezicht gaat plaatsvinden, dit moet eerst worden uitgewerkt. Hierdoor is een kwantificering van deze actie niet mogelijk.</i>	Onbekend	Continue	Onbekend	☐ Eenm.	☒ Struc.
Doelgroep II.	- Het meewerken aan toezicht op de naleving van het nationaal leerplan rijbe-wijs B. » » <i>Het IBKI geeft aan dat er op dit moment nog geen inzicht is in de wijze waarop toezicht gaat plaatsvinden, dit moet eerst worden uitgewerkt. Hierdoor is een kwantificering van deze actie niet mogelijk.</i>	Onbekend	Onbekend	Onbekend	☐ Eenm.	☒ Struc.
Opmerkingen	-					

II Formats Nationaal leerplan

1. Aanschaffen didactische praktijkhandleiding
2. Gebruik leerlingvolgsysteem
3. Extra theorie-examen
4. Extra praktijkexamen



1. Aanschaffen didactische praktijkhandleiding

<i>Huidige situatie</i>	In de huidige situatie is het niet verplicht om als WRM-rijinstructeur in het bezit te zijn van een didactische praktijkhandleiding. Wel zijn er verschillende partijen die praktijkhandleidingen en opleidingen aanbieden in de huidige markt en worden deze ook vaak gebruikt door de rijinstructeurs.					
<i>Voorgenomen situatie</i>	- Het is voor de WRM-rijinstructeur van belang dat ze kennisnemen van het nieuwe nationale leerplan zodat ze deze integreren in hun lessen. Om hun hierbij te ondersteunen moeten WRM-rijinstructeurs didactische praktijkhandleiding aanschaffen. - Iedereen schaft een praktijkhandleiding aan.					
<i>Te verwachten inwerkingtreding</i>	De verwachting is dat het verplichtstellen van de didactische praktijkhandleiding in een transitie fase gebeurt. In deze transitiefase wordt de handleiding wel al ontwikkeld, met een uiteindelijke wettelijke verplichtstelling in 2027 of 2028.					
<i>Te verwachten voor- en nadelen</i>	Voordelen: - Kwaliteitsverbetering, uniformiteit - Betere beginnend bestuurder			Nadelen: Geen		
<i>Doelgroep(en) 'ge- raakt' door voorgenomen situatie</i>	Doelgroepen:	Omvang van de doelgroep (Q):		Gemiddeld uurtarief (€)		
	II. WRM-rijinstructeurs	Q: 15.000 (200-300 examinatoren, ook politieagenten, militairen, maar we blijven op 15.000)		€ 60		
	Activiteiten op hoofdlijnen (P)	Tijdsbesteding	Frequentie	OOP	Eenmalige/structureel	
<i>Doelgroep I.</i>	Aanschaffen van didactische praktijkhandleiding	-	1 keer	€ 20	☒ Eenm.	☐ Struc.
<i>Scenario's</i>	-					

<i>Opmerkingen</i>	▪ De Q van 15.000 bevat ook 200-300 examinatoren, politieagenten, militairen en andere bevoegde, maar om gelijk te blijven met andere rapporten
--------------------	---



2. Aanschaffen leerlingvolgsysteem (LVS)

<i>Huidige situatie</i>	▪ In de huidige situatie mogen WRM-rijinstructeurs zelf bepalen op welke manier zij de leervordering van hun leerlingen bijhouden. Hiervoor bestaat geen systematische vastlegging. Er zijn wel verschillende aanbieders die producten leveren voor het bijhouden van de voortgang van de leerling. ▪ CBR heeft een reserveringssysteem die kijkt naar theorie-examencertificaat, geen rij-ontzeggingen, gezondheidsverklaring. Dit systeem zou uitgebreid kunnen worden. ▪ Kwaliteitscontrolesysteem van IBKI	
<i>Voorgenomen situatie</i>	▪ Het ministerie van IenW verplicht alle WRM-rijinstructeurs om hun leerlingen te registreren in het landelijke leerlingvolgsysteem (LVS). ▪ Als een leerling met een opleiding voor het rijbewijs B wil starten, moet hij eerst worden aangemeld in het LVS, hierbij moeten de gegevens van de leerling door de WRM-rijinstructeur in het LVS worden ingevuld. ▪ Het Ministerie van IenW zal de initiële kosten van het LVS dragen en de structurele kosten komen wel bij CBR te liggen. ▪ De rijinstructeur houdt de voortgang van de leerlingen bij in het systeem. Het bijhouden van de voortgang van de leerling in het LVS kost de rijinstructeur per leerling ongeveer één uur extra tijdsinvestering.	
<i>Te verwachten inwerkingtreding</i>	▪ Het LVS wordt naar verwachting in een transitiefase ingevoerd, met een wettelijke verplichtstelling in 2027 of 2028. ▪ Tijdens deze transitiefase worden er pilots met de LVS uitgevoerd, waarin de effectiviteit en de werkbaarheid van het LVS kan worden getoetst.	
<i>Te verwachten voor- en nadelen</i>	Voordelen: ▪ Uniformiteit ▪ Transparantie ▪ Het LVS zal de WRM-rijinstructeurs beter inzicht geven in de ontwikkeling van de leerlingen. Dit inzicht wordt gebruikt om het onderwijsaanbod zo goed mogelijk af te stemmen op de onderwijsbehoeften van de groep en de individuele leerlingen. ▪ Leerlingen hebben zelf ook inzicht in hun voortgang en zijn zelf ook vrijer om van rijnschool te veranderen. De afhankelijkheidsband wordt verlaagd.	Nadelen: ▪ Meer administratieve lasten.

<i>Doelgroep(en) 'ge- raakt' door voorgenomen situatie</i>	Doelgroepen:	Omvang van de doelgroep (Q):		Gemiddeld uurtarief (€)		
	I. WRM-rijinstructeurs	Q: 15.000		€ 60		
	Activiteiten op hoofdlijnen (P)	Tijdsbesteding	Frequentie	OOP	Eenmalige/structureel	
<i>Doelgroep I.</i>	▪ Invullen gegevens leerlingenvolgsysteem	5 minuten per leerling	226.000 leerlingen per jaar	Geen	☐ Eenm.	☒ Struc.
	▪ Bijhouden voortgang leerlingen	1 uur per leerling	226.000 leerlingen per jaar	Geen	☐ Eenm.	☒ Struc.
<i>Scenario's</i>	-					
<i>Opmerkingen</i>	▪ Over de vorm en de inhoud van het LVS wordt nog gesproken. ▪ Het is nog niet duidelijk of er sprake is van het uitbreiden van het bestaande reserveringssysteem of een nieuw systeem. ▪ Er zijn in de huidige situatie rijsscholen die beschikken over een digitaal systeem waarin de voortgang van de leerling wordt bijgehouden.					



3. Theorie-examen deel 2

<i>Huidige situatie</i>	- Het theorie-examen bestaat uit twee delen, deel 1 over feitelijke kennis van verkeersregels en deel 2 over verkeersinzicht en gevaarherkenning. - Theorie-examen deel 1 en deel 2 worden door de leerling op dezelfde dag bij een locatie van het CBR afgerond.						
<i>Voorgenomen situatie</i>	- De afnamen van theorie-examen deel 1 en 2 wordt opgesplitst naar twee examendagen. Examen deel 1 vindt plaats aan het einde van fase 1 van het nationaal leerplan en theorie-examen deel 2 aan het einde van fase 3. - Zowel theorie-examen deel 1 en 2 vinden plaats op locatie bij het CBR						
<i>Te verwachten inwerkingtreding</i>	- Het theorie-examen deel 2 wordt naar verwachting in een transitiefase ingevoerd, met een wettelijke verplichtstelling in 2027 of 2028. - Tijdens deze transitiefase wordt er gebruikgemaakt van pilotregio's waarin de effectiviteit van het Theorie-examen deel 2 kan worden getoetst.						
<i>Te verwachten voor- en nadelen</i>	Voordelen: - De leerling beschikt eerder in zijn leerweg over kennis van de verkeersregels, wat het rijonderwijs effectiever maakt. - De leerling wordt later getoetst over gevaarherkenning waardoor de leerling meer praktijkervaring heeft. - De leerling heeft voor theorie-examen deel 2 een hogere slagingskans.			Nadelen: - Langere examentijd - De leerlingen moeten 2 keer reizen naar locatie			
<i>Doelgroep(en) 'ge- raakt' door voorgenomen situatie</i>	Doelgroepen:	Omvang van de doelgroep (Q):			Gemiddeld uurtarief (€)		
	I. Leerlingen	Q: 650.000			€ 17		
	Activiteiten op hoofdlijnen (P)			Tijdsbesteding	Frequentie	OOP	Eenmalige/structureel
<i>Doelgroep I.</i>	Inloggen mijn CBR en invullen gegevens			10/60 uur	650.000 Theorie-examens	Geen	☐ Eenm. ☒ Struc.

	▪ Reizen van en naar CBR-locatie Met OV	40/60 uur	136.500 reizen met OV	€ 10,13	☐ Eenm.	☒ Struc.
	▪ Reizen van en naar CBR-locatie met auto	1 46/60 uur	322.500 reizen met auto	€ 15	☐ Eenm.	☒ Struc.
	▪ Reizen van en naar CBR-locatie met fiets/brommer	30/60 uur	91.000 Reizen met fiets/brommer	€ 2	☐ Eenm.	☒ Struc.
	▪ Uitvoeren theorie-examen deel 2	30/60 uur	650.000 theorie-examens	€ 48	☐ Eenm.	☒ Struc.
Scenario's	1. Scenario 1: Het slagingspercentage van theorie-examen deel 1 en 2 is beide even hoog als het slagingspercentage van het huidige theorie-examen. (38,6%) 2. Scenario 2: Het slagingspercentage van theorie-examen deel 1 en 2 zit tussen het slagingspercentage van scenario 1 en 3 in (54%). 3. Scenario 3: Het slagingspercentage van theorie-examen deel 1 en 2 wordt zo geschat dat het totaal aantal afgenomen theorie-examens hetzelfde blijft. (77,6%)					
Opmerkingen	-					



4. Praktijkexamen deel 1

<i>Huidige situatie</i>	- Het is niet verplicht om een tussentijdse toets (praktijkexamen 1) te volgen op weg naar het examen van Rijbewijs B. - Praktijkexamen 1 wordt op dit moment op vrijwillige basis door 40% van de leerlingen gedaan. - De WRM-rijinstructeur bepaalt of een leerling klaar is voor de tussentijdse toets.					
<i>Voorgenomen situatie</i>	- Praktijkexamen 1 wordt een verplicht onderdeel van het nationaal leerplan. - Een leerling kan praktijkexamen 1 afleggen wanneer de leerling aan de eisen van fase 3 van het nationaal leerplan voldoet. - Een examiner van CBR rijdt samen met de leerling de toetsrit. De WRM-rijinstructeur rijdt mee op de achterbank en evalueert het praktijkexamen na met de leerling.					
<i>Te verwachten inwerkingtreding</i>	- Het praktijkexamen deel 1 wordt naar verwachting in een transitiefase ingevoerd, met een wettelijke verplichtstelling in 2027 of 2028. - Tijdens deze transitiefase wordt er gebruikgemaakt van pilotregio's waarin de effectiviteit van het praktijkexamen deel 2 kan worden getoetst.					
<i>Te verwachten voor- en nadelen</i>	Voordelen: - Hoger slagingspercentage op het afsluitend examen (deel 2) - Beter beginnend bestuurder - Minder ongevallen			Nadelen: - Extra kosten en tijdsinvestering leerling - Als de leerling zakt voor deel 1, kan hij/zij niet door naar deel 2.		
<i>Doelgroep(en) 'ge- raakt' door voorgenomen situatie</i>	Doelgroepen:	Omvang van de doelgroep (Q):		Gemiddeld uurtarief (€)		
	I. Leerlingen	Q: 226.000		€ 17		
	Activiteiten op hoofdlijnen (P)	Tijdsbesteding	Frequentie	OOP	Eenmalige/structureel	
<i>Doelgroep I.</i>	Uitvoeren praktijkexamen 1	55/60 uur	120.000 leerlingen p.j./slagingspercentage	€ 236,50	☐ Eenm.	☒ Struc.

<i>Scenario's</i>	1. Scenario 1: Het slagingspercentage van praktijkexamen deel 1 is hetzelfde als praktijkexamen deel 2, deze nemen beide niet toe (52%). 2. Scenario 2: Het slagingspercentage van zowel praktijkexamen deel 1 als praktijkexamen deel 2 is vergelijkbaar met het slagingspercentage van de RIS (68%). 3. Scenario 3: Het slagingspercentage van praktijkexamen deel 1 is hoger dan het slagingspercentage van de RIS (80%), het slagingspercentage van deel 2 is vergelijkbaar met het slagingspercentage van de RIS (68%)
<i>Opmerkingen</i>	▪ De rijinstructeurs verdienen meer geld aan een rijexamen dan aan een rijles. De branche hoeft daarom wellicht niet alle kosten door te voeren en de meerkosten (extra tijdsinvestering) van de WRM-rijinstructeur zorgen daarom ook niet voor financiële impact. ▪ Mogelijkerwijs kan praktijkexamen deel 1 in de toekomst worden afgenomen door een gecertificeerde rijinstructeur.



III Handelingen Nationaal Leerplan

Nr.	Handelingen Leerplan	Doelgroep	Financiële impact
1.	Kennisname vereisten leerplan Rijbewijs-B opleiding	Rijinstructeur	Geen aanvullende impact
2.	Aanschaffen didactische praktijkhandleiding	Rijinstructeur	Aanvullende impact, Onderwerp 1
3.	In gebruik nemen LVS	Rijinstructeur	Aanvullende impact, Onderwerp 2
4.	Registratie in LVS en invullen gezondheidsverklaring	Leerling	Geen aanvullende impact
5.	Aanleren van kennis (wetten, regels, feitelijke informatie over voertuigen en wegtypen)	Leerling	Geen aanvullende impact
6.	Opdoen van kennis die relevant is voor het aanleren van rij-taken behorend tot de volgende fase van de rijopleiding	Leerling	Geen aanvullende impact
7.	Lesvoorbereiding (digitaal of gedrukt praktijkwerkboek en eventueel een rijsimulator)	Leerling	Geen aanvullende impact
8.	Registreren lessen en voortgang (elektronische of gedrukte leskaart)	Rijinstructeur	Geen aanvullende impact
9.	Uitvoeren adviesrit	Rijinstructeur, leerling	Geen aanvullende impact
10.	Invullen scoreformulier en opstellen scorerapportage adviesrit incl. nabespreking	Rijinstructeur	Geen aanvullende impact
11.	Invullen zelfevaluatieformulier adviesrit incl. nabespreking	Leerling	Geen aanvullende impact
12.	Invoeren theorie-examen deel 1	Leerling	Aanvullende impact, Onderwerp 3
13.	Theorie-examen deel 2	Leerling	Geen aanvullende impact
14.	Ervaringsuitwisseling	Rijinstructeur, leerling	Geen aanvullende impact
15.	Verplichten praktijkexamen deel 1	Rijinstructeur, leerling	Aanvullende impact, Onderwerp 4
16.	Praktijkexamen deel 2	Rijinstructeur, leerling	Geen aanvullende impact

IV Bronnen

Kengetallen	Bron
Aantal theorie-examens, praktijkexamens, tussentijdse toetsen, kosten en tijdbesteding examens en slagingspercentages	Jaarcijfers CBR 2023
Tijdbesteding en kosten reizen van en naar CBR-locatie voor theorie-examen	Onderzoek 'CBR en klant' Sira Consulting (2017)
Aantal WRM-rijinstructeurs (RIS en regulier)	Registraties IBKI
Kosten didactische praktijkhandleiding, uurtarief rijinstructeurs, tijdbesteding gebruik LVS, tijdbesteding aanvragen theorie-examen, meerkosten praktijkexamen voor administratie, gebruik auto en rijles	Inschatting huidige markt/ expert judgement