



Startdocument brancheorganisaties (VRB, FAM en BOVAG) ten behoeve van de Tweede Kamer op wetsontwerp "Wijziging Wet Rijonderricht Motorrijtuigen 1993"

Tijdens de behandeling van de voorgenomen wijzigingen op de *Wet Rijonderricht Motorrijtuigen 1993* (WRM) is veel onvrede naar voren gekomen over de kwaliteit van de rijopleidingen en misleiding van cursisten. De brancheorganisaties trekken zich de huidige problematiek aan en willen samen met de wetgevende, uitvoerende en toezichthoudende overheid optrekken om de kwaliteit te verbeteren, misstanden weg te nemen en de cursisten een duidelijk perspectief te bieden voor een goede rijopleiding.

Let wel: Een groot deel van de rijschoolbranche bestaat uit professionele, betrokken en betrouwbare rij-schoolhouders. Dit document behandelt de problemen en wantoestanden die zich in de groeiende minderheid voordoen. Desalniettemin moeten deze problemen worden geadresseerd. Juist omdat de goeden onder de kwaden lijden, met als resultaat dat de consumenten/burgers niet altijd de kwalitatieve opleiding krijgen die ze verdienen en ze op een goede manier worden voorbereid op een veilige verkeersdeelname.

Voorafgaand en gedurende de parlementaire behandeling van de wet en de bespreking van het wetsontwerp door de Vaste Kamercommissie I&M op 8 maart 2016 tijdens de technische briefing, hebben een aantal leden kritische Kamervragen gesteld en suggesties gedaan. Het betreft o.a. een negen punten verbeterplan van de SP en aanbevelingen door de PvdA en de VVD. Deze zijn niet door de Minister overgenomen omdat deze suggesties niet als effectief werden beoordeeld, strijdig werden bevonden met de beginselen van vrijheid van onderwijs en/of het beleid tot terugdringen van regels voor het MKB.

Leden van de Vaste Kamercommissie I&M en het ministerie van I&M hebben de branche uitgedaagd om zelf met meer effectieve voorstellen te komen. De branche kent drie brancheorganisaties VRB, FAM en BOVAG. Hierbij zijn circa 1300 rij scholen aangesloten, (16,5% van de gehele rij scholenbranche en die samen 25 tot 30% van de markt in examens bij het CBR en CCV afnemen). De rij scholenbranche bestaat voor 80% uit éénmans- of parttimer rij scholen.

Dit document moet worden gezien als een handreiking richting de Tweede Kamer om het wetsvoorstel van de Minister goed te kunnen beoordelen en waar nodig te amenderen.

Achtereenvolgens worden in dit document de huidige problematiek en het ontstaan daarvan beschreven en voorstellen geformuleerd om de problematiek aan te pakken. Deze zijn onderbouwd en verdeeld in acties voor de korte en lange termijn en gedifferentieerd in maatregelen die de branche zelf zal gaan oppakken en maatregelen die op het terrein van de Overheid liggen.

De huidige problematiek, een realiteit die niet wordt gewenst

Kwaliteit onder de maat

In een markt waarin het aanbod de vraag naar rijlessen structureel overstijgt is er een zeer concurrerende branche ontstaan. Deze concurrentiedruk is aangewakkerd door een geforceerde instroom en door een gebrek aan toezicht op kwaliteit en ondernemerschap. Door deze concurrentiedruk staan de tarieven onder druk. Dit zorgt ervoor dat een aantal rij scholen bezuinigt op de kwaliteit van de rijopleiding. Zij bieden rijopleidingen aan tegen onwaarschijnlijk lage lesprijzen. Die lage lesprijs wordt gecompenseerd door de leerling aan het lijntje te houden en veel rijlessen te geven van inferieure kwaliteit. Wat ook kan resulteren in slechte voorbereiding op het rijexamen. Aangezien een rijopleiding meestal een eenmalige aanschaf is, kan de leerling moeilijk een vergelijking maken met de kwaliteit van andere rij scholen.

Grote groep zzp'ers leert zichzelf het vak

Er is onvoldoende werk in loondienst bij rijsscholen, waardoor nieuwe WRM-pas bezitters geen andere keuze hebben dan voor zichzelf te beginnen of voor discutabele franchiseconstructies te kiezen. Hierdoor zijn er geen begeleiding- en reflectie mogelijkheden. Dit betekent dat ze rechtstreeks vanuit de opleiding aan de slag gaan en zichzelf het vak eigen moeten maken. Rijinstructie is echter een ervaring vak.

Toenemende wantoestanden

De concurrentie en daarmee overlevingsdrang binnen de branche is zeer groot. Dit resulteert in rijsscholen die zogenaamde eigen regio's (hardhandig) verdedigen, examinatoren onder druk zetten om hun kandidaten te laten slagen, maar ook frauderende rijsscholen die er alles aan doen om het CBR (theorie)systeem te misbruiken om meer markt naar zich toe te trekken. Het bewust toepassen/misbruiken van regelgeving die strikt voorbehouden is aan opleidingen voor niet-particuliere doeleinden is onacceptabel.

Andere misstanden zijn franchise constructies die met onwaarschijnlijke tarieven werken, de grote hoeveelheden contante betalingen en dubbele inschrijvingen bij het CBR. En dan hebben we het nog niet gehad over de vele rijsscholen die rijlessen tegen betaling in natura aanbieden.

Vanuit de overheid is er onvoldoende toezicht om de wantoestanden aan te pakken en hiermee een gelijkwaardig speelveld in de rijsscholenbranche te bewerkstelligen. De sjoemelaars in de branche weten dit goed en maken gretig gebruik van dit beperkte toezicht.

Wat zijn de effecten van deze gegroeide misstanden voor de Nederlandse samenleving:

- 1. De verkeersveiligheid van alle verkeersdeelnemers kan gevaar lopen omdat leerlingen onvoldoende zijn opgeleid in hun Rijvaardigheid.*
- 2. Er wordt inbreuk gemaakt op de consumentenbescherming. Zo worden te veel leerlingen belast met een lesaanbod van onvoldoende kwaliteit en worden bedrogen in hun lesomvang.*

Te nemen maatregelen:

Bij het streven naar een gezonde opleidingsbranche en bescherming van de consument zijn twee stakeholders betrokken: de Overheid en de branche zelf. Door een goed stelsel aan regels kunnen fraude en misbruik worden afgeremd en de kwaliteit worden verhoogd. De branche is aan zet om een duurzame omgeving te creëren, waarbij ondernemers op een gelijk speelveld kunnen acteren en verkeersveiligheid realiseren voor leerlingen en andere verkeersdeelnemers, ook na het behalen van het rijbewijs. Op de korte termijn is al resultaat te behalen in het bestrijden van fraude en misbruik door aanpassing van de regels.

Het meest krachtige instrument van de overheid is het rijexamen. Ondanks het feit dat het CBR het praktijkexamen afneemt is een goede rijopleiding van levensbelang. Niet alle verkeersveiligheidsaspecten kunnen tijdens een examen aan de orde komen. Door de organisatie hiervan in al zijn aspecten effectief in te richten kunnen veel misstanden worden voorkomen. De kwaliteit van de rijsscholenbranche naar een hoger niveau tillen kost meer tijd en richt zich daardoor op de langere termijn. Hierbij zijn voornamelijk maatregelen nodig vanuit de branche zelf, maar deze moeten worden ondersteund in de vorm van aanpassingen van de wet WRM (Wet Rijonderricht Motorrijtuigen 1993).



Hieronder volgt een opsomming van de aanpassingen per onderwerp, later volgt een rubricering wat de branche wil doen en wat in de wet moet worden aangepast.

Opleiding tot vakbekwaam rijinstructeur

Voorwaarden aanvangsniveau.

Om een vakbekwame rijinstructeur met leerlingen de weg op te laten gaan achten de brancheorganisaties het voor de verkeersveiligheid noodzakelijk dat de instructeur beschikt over voldoende kennis en overdrachtsvaardigheden naar de leerling. De toelatingseisen die momenteel gelden vinden wij niet toereikend: in bezit zijn van het B-rijbewijs en een MAVO-, VMBO-, LBO- of VBO-diploma. Voor deze diploma-eis bestaat een ontheffingsmogelijkheid, middels een geschiktheidstest van het IBKI, waardoor de opleidingseis de facto niet bestaat.

De branche pleit voor de volgende aanpassingen. Ten eerste het schrappen van de bovengenoemde ontheffingsmogelijkheid en ten tweede het toevoegen van de eis tot het voldoende beheersen van het Nederlands.

De opleiding zelf moet ook worden verbeterd. Deze noodzaak is in de praktijk helder aangetoond. De slagingscijfers van kandidaten, die door pas beginnende instructeurs zijn opgeleid, zijn uitzonderlijk laag.

Praktische scholing en stage

Tijdens de instructeur opleiding zelf moet meer aandacht uitgaan naar de praktische scholing, waarbij de instructeur in sp e, v or aanvang van de stage leert omgaan met dubbele bediening en spiegels, stuur-ingreep, noodstop en dergelijke. Ook dient de nadruk in de scholing te liggen op de didactische aspecten, zoals het omgaan met de beperkingen van een kandidaat met een breed spectrum aandoening zoals ADHD-Autisme, de noodzaak van het correct invullen van een Eigen Verklaring door de leerling.

Tevens zou het raadzaam zijn om het onderdeel basis ondernemersvaardigheden op te nemen in het opleidingstraject. Hierdoor kan beginnende instructeur kennisnemen van de kosten en risico's van het ondernemerschap.

Het doel is tweeledig: leerlingen lopen minder financiële risico's en de startende rijschoolhouder wordt beschermd tegen zijn/haar eigen onwetendheid.

De huidige stage bestaat uit 5 uur passief meerijden en 35 uur actief als instructeur. Dit is te weinig en moet worden verhoogd tot 50 uur. Een inhoudelijke controle op deze stages is niet voorzien. Deze controle moet er wel komen. De steekproefsgewijs gehouden controles (in minimaal 5% van de gevallen) moeten het volledig volgen van een les betekenen en niet slechts een aanwezigheidscontrole. Actieve en passieve stage-uren moeten worden afgewisseld en een onderdeel van deze stage is een inhoudelijke stagebeoordeling door de stagementor.

Het effect zal zijn dat de instroom van talentloze instructeurs wordt ingedamd. De branche neemt de verplichting op om voor voldoende gekwalificeerde stageplaatsen te zorgen. De opleidingskosten zullen iets stijgen door de aangescherpte eisen t.a.v. inhoud en controle.

Tot slot dient door de kandidaat rijinstructeur een Verklaring Omtrent Gedrag (VOG) te worden afgegeven aan het IBKI, bij de aanvraag van het examen tot rijinstructeur. Deze VOG dient vervolgens periodiek opnieuw overlegd te worden (bij vervanging van de WRM-pas na een afgerond bijscholingstraject)

Periodieke bijscholing instructeur

De verplichte praktijkbegeleiding moet effectiever en afgestemd op de praktijk worden ingericht voor het geldig houden van het instructeur certificaat, de WRM-pas. Er bestaan momenteel twee typen praktijkbegeleiding trajecten; één bij het CBR, gekoppeld aan het modulair opleidingssysteem (het huidige RIS certificaat) en de reguliere praktijkbegeleiding. Voor het laatste is men aangewezen op het IBKI. De branche pleit voor één bijscholingssysteem, waarvan de kwaliteit geborgd wordt.

Van het eerstgenoemde systeem met de modulaire opleidingsmethodiek is de effectiviteit bewezen. Een instructeur moet bij dit traject echt laten zien wat hij/zij in huis heeft.

De branche wil dat deze maatregel binnen een beheersbare termijn wordt gerealiseerd. Deze gewenste ontwikkeling is eerder door de branche via het CBR gelanceerd onder de titel “zeven stappenplan”.

2. Rijopleidingen

Er worden te veel mensen voor een rijexamen aangemeld, die onvoldoende zijn opgeleid. De branche pleit voor het organiseren van een rijopleiding die aan kwaliteitseisen voldoet en die door het CBR wordt geaccrediteerd en getoetst. Als tegenprestatie kan er dan door het CBR vrijstelling worden verleend op bepaalde examenonderdelen (bijv. Bijzondere Verrichtingen). Ook deze ontwikkeling is eerder door de branche voorgesteld in het “zeven stappenplan”. Het opnieuw op de agenda plaatsen van dit stappenplan kan snel inzage geven in alle aspecten. De kosten kunnen worden ingebracht in het lesgeld. Deze ontwikkeling is ook bedoeld voor de langere termijn.

3. Examens

Het rijexamen is de meest bepalende factor in de kwaliteitshandhaving. Veel is al gedaan om misbruik en fraude met examens te voorkomen. De branche pleit voor een verdere aanscherping op drie punten.

1. De examinerator moet bij ieder examen, of contactmoment waarvoor een WRM-pas wettelijk vereist is, de geldigheid van de WRM-pas en de identiteit van de instructeur controleren. De WRM-pas heeft momenteel geen pasfoto meer, dus is controle in samenhang met identiteitsbewijs, of rijbewijs nodig. De huidige regels kunnen dit niet afdwingen. Handhaving is nodig om rijinstructeurs te weren die onvoldoende niveau halen voor het realiseren van onze verkeersveiligheid ambities.
2. De ervaring leert dat het CBR veel waarschuwt bij constatering die strijdig zijn met de bepalingen van de CBR inschrijfovereenkomst, doch weinig sanctioneert door het examen niet af te nemen. Deze praktijk moet worden omgebogen in een stringenter sanctiebeleid.
3. Het is van belang dat geconstateerde overtredingen worden geregistreerd en gemeld aan politie en ILT. Het blijkt dat overtreders enkele uren later weer opnieuw hun gang gaan.

4. Beheersaspecten

Zoals gezegd examens en toetsing zijn cruciaal. Het belangrijkste deel, het examineren van de leerling, is ondergebracht bij het CBR. Veel is geïnvesteerd om dit stelsel robuust en betrouwbaar te houden. Een ander deel van toetsing, het instructeur gedeelte, is gedelegeerd aan het IBKI. Het leveren van voldoende handavingsbetrouwbaarheid bij dit stelsel lijkt een stuk lastiger te realiseren. Toch is het noodzakelijk om ook hier te investeren in een robuust stelsel.

Bovenstaande suggesties van effectieve maatregelen zijn gericht op het verbeteren van de rijopleidingen voor de burgers en het terugdringen van malafide en slechte instructeurs en rijsscholen. Er zijn al resultaten geboekt, maar het beheer van registraties van geldigheid van certificaten van instructeurs, de geconstateerde misstanden en controleresultaten moeten beter. Er moet een robuust en gemakkelijk toegankelijk systeem komen van registratie, beheer, handhaving en raadpleging van de WRM bevoegdheid van rijinstructeurs.

5. Consumentenvoorlichting

Eén van de middelen om het aantal malafide en onbekwame instructeurs en rijscholen terug te dringen is een goede consumentenvoorlichting. Eerdere pogingen om een solide systeem op te zetten waren niet succesvol. Toch is het de branche zelf, die verantwoordelijk is voor een eerlijke en transparante consumentenvoorlichting over kwaliteit van opleiden, leskosten en slagingskansen. De branche neemt deze uitdaging aan en gaat hier mee aan de slag. Dit is wel een zaak van de wat langere termijn, waarbij een intensieve samenwerking met CBR en I&M nodig is.

Uitvoering van voorgestelde maatregelen

Zoals gesteld zullen overheid en branche moeten samenwerken en ieder hun rol moeten oppakken.

Noodzakelijke aanpassingen Wet Rijonderricht Motorrijtuigen 1993

1. Toelatingseis opleiding rijinstructeur:
 - Handhaven van geldig rijbewijs B en diploma van een schoolopleiding.
 - Schrappen ontheffingsmogelijkheid van eis schoolopleiding
 - Toevoegen eis van voldoende beheersing van de Nederlandse taal.
2. Aanpassing curriculum instructeur opleiding met uitbreiding praktijklessen.
3. Aanpassing curriculum instructeur examen t.a.v. de kwaliteit en invulling stage.
4. Aanpassing curriculum bijscholing rijinstructeurs kwaliteit praktijkbegeleiding. Streven naar één systeem
5. Aanpassing curriculum theoretische bijscholingen op inhoud, vakbekwaamheid en kennisniveau van de docent, anders dan alleen het bezitten van een WRM pas
6. Nadere eisen aan registratie geldigheid WRM passen.
7. Herinvoeren van de pasfoto op de WRM-pas en bij vervanging door diefstal en verlies de pas te voorzien van het woord "DUPLICAAT".
8. Uitbreiding bevoegdheid CBR aan toewijzen van kwaliteitsstatus aan bepaalde rijopleidingen en de mogelijkheid bepaalde examenvrijstellingen toe te kennen.
9. Verplichting CBR tot controle identiteit en geldigheid WRM pas van begeleidende instructeur
10. Aanwijzing aan CBR tot minder tolerant optreden bij geconstateerde overtredingen.
11. Verplicht beheer van het bestand van gecertificeerde rijscholen en instructeurs en verplichte aanlevering van relevante data door derde partijen

Inspanningen, waartoe de branche zich verplicht

Inspanningsverplichting van de branche in samenhang met de wettelijke maatregelen:

1. Verplichting tot het beschikbaar stellen van voldoende gekwalificeerde stageplaatsen voor instructeurs in opleiding naar behoefte van de branche.
2. Medewerking van de branche aan een effectief registratie en controlesysteem door het IBKI.
3. Medewerking aan het tot stand komen van een rijopleiding met kwaliteitsgarantie, die door het CBR kan worden getoetst. De kosten worden door de branche verrekend met de opleidingskosten.
4. Het realiseren van een eerlijke en transparante consumentenvoorlichting over de kwaliteit, de duur en de kosten van een rijopleiding.



Conclusie en aanbevelingen

In 2012 tijdens de voorbereiding op de vervroegde evaluatie van de WRM herziening zijn alle partijen benaderd en hebben er afstemminggesprekken plaatsgevonden. Echter de tijd heeft ons ingehaald. Diverse aspecten zijn niet meer actueel en moeten anders aangepakt en ingevuld worden. De discussie over het wijzigingsvoorstel van de WRM heeft geleid tot inhoudelijk overleg binnen de drie brancheorganisaties VRB, FAM en BOVAG. Dit overleg heeft bovenstaande aanbevelingen opgeleverd. De drie geledingen in de rijsholenbranche hebben hun eigen belangen, maar zijn desondanks eensgezind over de voorgestelde aanbevelingen. De administratieve maatregelen die fraude en misbruik kunnen terugdringen zijn op korte termijn te realiseren. De veranderingen in de opleiding- en bijscholingstrajecten, de voorgestelde aanpassing van het systeem van registratie, beheer en handhaving van de WRM bevoegdheid kosten meer tijd. De noodzakelijke wetswijzigingen kunnen wel in het voorgestelde wijzigingsbesluit alvast worden meegenomen.

31 augustus 2016

FAM

BOVAG

VRB

Ruud Rutten

Frank Hoornenborg

Peter van Neck