



Aan de voorzitter en leden van de vaste kamercommissie
voor Infrastructuur en Milieu
Postbus 20018
2500 AE DEN HAAG

POSTADRES
Postbus 3025
2130 KA Hoofddorp
BEZOEKADRES
Opaallaan 1190-1192
2132 LN Hoofddorp

TELEFOON
030 - 751 1007

FAX
023 - 568 4979

INTERNET
www.cnvvakmensen.nl

E-MAIL
hoofddorp@cnvvakmensen.nl

BANKREKENING
16.22.11.821
IBAN
NL31RABO0162211821

VAKGROEP
CNV Verkeersscholen

DOORKIESNUMMER
023 - 568 4670

E-MAIL
d.polders@cnvvakmensen.nl

PLAATS
Hoofddorp

DATUM
28 mei 2013

ONS KENMERK
13-486/DP-ns

UW KENMERK
--

BETREFT

Voorstel pakket maatregelen om de rijschoolbranche weer gezond te maken

Geachte commissie,

Op 7 mei hebben wij u een brief gestuurd over een collectief voorstel van de
brancheverenigingen VRB, FAM en Bovag ter verbetering van de kwaliteit en de
professionaliteit van de rijschoolbranche. Wij hebben u toen verzocht voordat u een
mogelijk besluit neemt over het collectieve voorstel van de brancheverenigingen,
een overleg te hebben met rij-instructeurs in loondienst.

Mogelijk dat u zich afvraagt hoe wij denken te komen tot een verbetering van de
kwaliteit en de professionaliteit in de rijschoolbranche.

Hieronder vindt u een compleet voorstel van een pakket van maatregelen.

Jammer genoeg is het de branche tot op heden niet gelukt om op eigen kracht te
komen tot een gezonde sector. Volgens ons speelt hier het eigenbelang een grote
rol. Daarom zijn wij van mening dat, om te komen tot een gezonde sector, de
inbreng van de politiek onontbeerlijk is.

Vertrouwende u hiermede voldoende te hebben geïnformeerd,

Hoogachtend,
mede namens de instructeurs in loondienst

Dolf Polders
Bestuurder CNV Vakmensen

REGIOKANTOREN

Ovenbouwershoek 9
7328 JH Apeldoorn
Postbus 208
7300 AE Apeldoorn
T 055 52 64 250
F 055 52 64 290

Druivenstraat 3
4816 KB Breda
Postbus 6560
4802 HN Breda
T 076 57 24 670
F 076 57 24 679

Zonnedaauw 30
9202 PA Drachten
Postbus 476
9200 AL Drachten
T 0512 583 470
F 0512 583 499

Opaallaan 1190
2132 LN Hoofddorp
Postbus 3025
2130 KA Hoofddorp
T 023 56 84 670
F 023 56 84 979

Inleiding

De rijopleiding in Nederland wankelt. Er worden te weinig goede rij-instructeurs opgeleid. Er wordt vaak op een te laag niveau rijonderricht gegeven. Het vak van rijinstructeur heeft weinig aanzien. De arbeidsvoorwaarden zijn vaak slecht en de lonen zijn laag.

Toch doen de meeste rijinstructeurs hun werk met veel plezier en dat vaak vele jaren. De grote vrijheid om het eigen werk gestalte te geven, de individuele contacten met leerlingen en het opleiden tot een concreet doel, maakt het vak van rijinstructeur zo bijzonder. Als rijinstructeur heb je zowel de getalenteerde als de minder getalenteerde in de auto. Het is een uitdaging om ook de minder getalenteerde aan het rijbewijs te helpen.

De branche

De branche is een relatief jonge branche. De eerste instructeurs waren de automonteurs die met de koper van een auto een instructieritje maakte om uit te leggen hoe alles werkt. Pas veel later had een rijinstructeur ook daadwerkelijk een diploma nodig. Vele basisvoorwaarden, zoals die in andere branches al wel heel gewoon zijn, zijn daarom nog niet bevochten en behaald. Er is een inhaalslag te maken.

De branche heeft wel een groot voordeel. Zij heeft te maken met het feit dat het rijbewijs gezien wordt als het meest begeerde en ook het meest waardevolle diploma van Nederland. De werkende Nederlander is verslaafd aan het rijbewijs, de wereld zou te klein zijn als het rijbewijs dreigt te worden afgepakt. Werkend Nederland kán niet zonder rijbewijs. Stelt u zich een Nederland voor zónder rijbewijs! Een Nederland met één dag zonder rijbewijs zou honderden miljoenen euro's kosten, één week zonder rijbewijs is een economische ramp en bij een maand zonder rijbewijs komt de economie tot stilstand. De waarde van het rijbewijs wordt onvoldoende onderkend, bij de gebruikers, maar ook binnen de branche zelf. Hier valt nog veel eer te behalen.

Maar waarom zijn de prijzen voor dit fel begeerde papiertje dan zo laag? Waarom zijn de lonen in deze branche zo laag? Waarom wonen de rijsschoolhouders en de rijinstructeurs niet in grote huizen. Dat heeft een aantal oorzaken. Ten eerste is het relatief gemakkelijk om een rijsschool te beginnen. Binnen een jaar kun je als rijsschoolhouder aan de slag. Je hoeft geen verstand van ondernemen te hebben en de meesten hebben dit ook niet. Een ondernemingsplan is niet nodig, want "mijn lesprijs bepaal ik wel door € 5,- af te trekken van de prijzen van mijn concurrenten". Met behoud van uitkering is dit wel een tijdje vol te houden.

Marktwerking ziet de overheid graag. Regulering hierin wijst zij af. Maar dan moet dezelfde overheid de marktwerking ook een kans geven. Maar dat doet zij niet, zij treedt concurrentieverstorend op. Door het geven van subsidies voor opleidingen, het helpen bij het starten van een eigen rijsschool en het geven van renteloze leningen doet zij dit namelijk wel. De gerenommeerde rijsscholen kunnen de prijzen daarom niet verhogen en teren in op hun winst.

Wat moet er verder gebeuren:

- **Minimum eisen voor rijinstructeur (Mavo):**
Allereerst moet het basisniveau van een rijinstructeur omhoog. Minimaal de tijd van puur instrueren is voorbij, we moeten educeren. De ontwikkelingen gaan snel, denk aan de PAL-V waarbij wij als rij-educant onze leerlingen zo dadelijk

gaan leren vliegen. De eerste prototypes zijn er al. Daarvoor hebben we slimme mensen nodig. Vergelijk ons beroep maar met de ontwikkeling van de leraar techniek (bijvoorbeeld automonteur). Met de intrede van de elektronica in de auto is het beroep sterk gewijzigd.

En dan hebben we het nog niet over de "mondiger" leerling die een totaal andere wijze van lesgeven vereist.

Verder is nodig;

- minimum leeftijd zoals dit ook voor de coach geldt bij de proef begeleid rijden (2todrive)
- rijtest zoals dit ook bij de sollicitatieprocedure voor toekomstige examinatoren van het CBR plaatsvindt

- **De opleiding**

Ook de opleiding die rijinstructeurs volgen moet bekeken en aangepast worden. De opleiding tot rijinstructeur is verdeeld in drie fasen;

- **Fase 1**

1a: theorie van de rijtaak, met vakken als wetgeving, RVV, verkeersveiligheid, rijprocedure, etc. Dit examen is akkoord. Was in de vorige WRM techniek nog een belangrijk onderdeel, is dit in het huidige WRM teruggebracht tot het noodzakelijke. Ook onderwerpen, zoals PR, die voor het werk van een rijinstructeur belangrijk zijn, hebben een prominentere plek gekregen.

1b: rijproef (eigen rijvaardigheid). Ook dit examen kan in de huidige vorm blijven. De nadruk ligt op voertuigcontrole (waaronder de bijzondere verrichtingen), veiligheid, sociaal rijden, doorstroming en milieu en de benoeming van de taakprocessen. Een goede rijinstructeur zou moeten behoren tot de top van beste chauffeurs van Nederland.

- **Fase 2**

2a+b: didactische vaardigheden. Vroeger was dit één examen, nu is het gesplitst in twee examens. Inhoudelijk is er niet veel veranderd, qua hoeveelheid leerstof wel. Deze fase is voor de meeste kandidaat-rijinstructeurs te hoog gegrepen, want is inhoudelijk op een te hoog niveau. Ook later als rijinstructeur wordt het geleerde maar gedeeltelijk in praktijk gebracht.

Belangrijk onderdeel van het examen is lesgeven aan een groep. 95% van de rijinstructeur staat nooit voor de klas en geeft uitsluitend individueel les. De twee examens kunnen weer terug gebracht worden tot een examen. Behoud de belangrijkste principes en laat de overbodige ballast weg. Concentreren op de praktijk rij-instructeur en geef een aparte cursus (bijscholing) voor theorie rij-instructeur.

- **Fase 3**

3: De stage. Verplicht zijn 5 uren passieve stage (achterin meerijden tijdens een les) en 35 uren actieve stage (zelf lesgeven). Dit is een belangrijke fase, want hierin laat de kandidaat zien hoe hij het geleerde in de praktijk kan brengen. Toch staan rij scholen niet te wachten op stagiaires.

Het hebben van stagiaires heeft een aantal nadelen.

Het kost meer tijd. Er komt nogal wat administratief werk bij kijken; moet met de kandidaat de lessen geëvalueerd worden; het examen van de kandidaat kost een halve dag.

De rijsschoolhouder loopt meer risico, omdat een niet ervaren stagiair voor in de auto lesgeeft, terwijl de stagementor op de achterbank niet direct kan ingrijpen.

Leerlingen staan er niet altijd op te wachten. Zij betalen de volle lesprijs en willen les krijgen van een ervaren rijinstructeur. Al met al meer nadelen dan voordelen. Ook als er een stage vergoeding wordt gegeven houden veel rijsscholen de boot af.

Een ander nadeel is dat er geen controle is op hoe de stage wordt gegeven. De ervaring leert dat de zorgvuldig opgebouwde theoretische kennis later in de 40 uur stage volledig wordt afgebroken en vlak voor het examen een crashcursus noodzakelijk is.

Suggesties:

Laat stagiairs ook zelfstandig lesgeven, zonder dat een rijinstructeur achterin hoeft mee te rijden. Bijvoorbeeld 20 lessen onder begeleiding en 20 uren zelfstandig. Dit is voor zowel de rijsschool als de kandidaat positief. De rijsschool kan hieraan verdienen en misschien (ook naar de leerling toe) de lesprijs verlagen. De stagiair kan zijn eigen (en geleerde) lesgeven toepassen zonder direct te worden gecorrigeerd.

➤ **Examen**

In het huidige examen worden 34 onderdelen van een praktijkles beoordeeld. Veel van deze onderwerpen staan ver af van de praktijk en er is weinig ruimte voor je eigen stijl en manier van lesgeven. Velen zien het als een toneelstuk dat ingestudeerd moet worden. Het examen is een manier van hoe een les kan worden opgebouwd, niet dé manier. Leerlingen zijn niet allemaal het zelfde. Het is aan de rijinstructeur om die methode te kiezen die het beste bij zijn leerling past.

➤ **De bijscholing**

In een periode van 5 jaar moeten rijinstructeurs 3 dagen naar school en moeten 2 keer een praktijkles geven. De tweede praktijkles moet een voldoende zijn. Zo niet dan volgt een herexamen. Is ook deze onvoldoende dan wordt de lesbevoegdheid binnen 7 dagen ingetrokken. De druk is hoog. Geen enkele beroepsgroep kent zo'n systeem, waarbij inkomens, banen en ondernemingen op het spel staan.

Bijscholing is voor iedere beroepsgroep goed, ook voor de rijinstructeur. Het verkeer verandert, de wetgeving verandert, de mens verandert en daarom moet de rijinstructeur mee veranderen. Maar waarom zijn baan en zijn inkomen afpakken als niet precies volgens het protocol wordt lesgegeven? Is er geen systeem te bedenken waarbij de rijinstructeur in een bepaalde periode (bijvoorbeeld 5 jaar) een minimum aantal punten moet verzamelen? Er zijn punten te verdienen voor het volgen van theoriedagen, het geven van een praktijkles of het volgen van een praktijkexamen. Voor examens is een verschillende aantal punten te verdienen: als het goed gaat meer punten dan wanneer het minder goed

gaat. Op deze manier moet je misschien vaker praktijk doen voor je punten.

➤ **Herintrederstraject**

Als het praktijkexamen fout gaat, moet je de theorie herhalen. Althans dat is nu zo geregeld. Dat is niet logisch en lijkt meer op een strafexpeditie. Door een puntensysteem te hanteren zullen zwakkere rijinstructeurs meer cursusdagen of praktijk moeten volgen om het benodigde puntental bij elkaar te krijgen, dan rijinstructeurs die het goed doen.

➤ **Intern:**

o Invoering verplichte lesplannen in de auto: Te vaak wordt 'op gevoel' lesgegeven, zonder vooropgezet plan. Bied rijinstructeur een handvat door overzichtelijke lesplannen in de auto beschikbaar te hebben. De rijnschool moet hierin voorzien en toegespitst zijn op de plaatselijke bijzonderheden.

o Herinvoeren van theorie-instructeur: Haal de theorieopleiding uit de basis cursus en voer een extra cursus in voor het mogen geven van een theorieopleiding in brede zin.

Andere suggesties

Om de branche verder vooruit te helpen, kunnen er een aantal zaken worden geregeld.

➤ **Permanente educatie**

Voor veel werkers in de verkeers- en vervoerssector geldt een verplichte nascholing. De vrachtautochauffeur (code 95) en ook de rijinstructeur. Deze permanente educatie kan ook voor de rijbewijsbezitter worden ingevoerd. Iedere 10 jaar –als het rijbewijs wordt vernieuwd – moet de aanvrager ook een bijscholing hebben gevolgd. Theorie en/of ook praktijk.

De verplichte educatie kan al vóór het behalen van het rijbewijs beginnen door op de basisschool al theoriecursussen aan te bieden en uit te breiden op de middelbare school, waarbij dan het theoriecertificaat kan worden behaald.

➤ **Begeleid rijden**

Op dit moment loopt er de proef begeleid rijden, ook wel "2todrive" genoemd. Mocht uit de evaluatie van deze proef volgen dat het definitief wordt ingevoerd, dan hebben wij de volgende aanbevelingen:

1. Minimum leeftijden niet verder verlagen dan de gehanteerde leeftijden tijdens de proef.
2. Begeleid rijden verplicht invoeren voor iedereen die zijn of haar rijbewijs wil behalen. Dus niet alleen voor degene die voor zijn of haar 18^e al wil autorijden, maar ook daarna. Men kan denken aan minimaal een half jaar verplicht onder begeleiding. Voor het 18^e jaar geldt dan minimaal een half jaar en in ieder geval tot de leeftijd van 18 is bereikt.
3. Eisen die gesteld worden aan de coaches zo houden zoals deze ook zijn gesteld tijdens de proef. Eventueel uitbreiden met een verplichte "coach cursus". Tijdens deze cursus kan dan ingegaan worden op de rol van de coach tijdens de begeleidingsperiode.

➤ **Opleiding voor rijsschoolhouder**

Er moet een verplichte opleiding voor 'rijsschoolhouder' komen. In ieder geval de basisvaardigheden van het ondernemen moeten daarbij aan de orde komen. Daarnaast boekhouding, CBR-systeem aanvragen van examens, etc.

➤ **Eisen stellen aan de opzet van een rijsschool:**

Per jaar komen en verdwijnen honderden rijsscholen. Dit heeft een grote versturende marktwerking. De drempel om een eigen rijsschool te mogen beginnen moet omhoog. Bijvoorbeeld:

- Een rijinstructeur moet eerst 3-5 jaar ervaring hebben.
- Eisen te stellen aan de rijsschool, bijvoorbeeld: iedere rijsschool moet een eigen theorielokaal hebben.

➤ **Btw en bpm als bij taxi**

De taxibranche weet zich vaker en beter te manifesteren en heeft daarmee ook privileges afgedwongen. De rijinstructeur moet dit nog leren. Er hoeft geen bpm betaald te worden voor ondernemers die met een bestelauto rijden omdat deze beroepsmatig wordt gebruikt. Voor personenauto's die zakelijk worden gebruikt geldt dit niet. Een uitzondering geldt voor de taxi, waarbij de bpm kan worden teruggevraagd. Dit zou ook voor een lesauto moeten gelden. Ook dit voertuig wordt puur zakelijk gebruikt en een bestelauto voor het lesgeven is niet mogelijk.

Ook de lage btw-tarieven die gelden voor 'arbeidsintensieve beroepen' zouden ook voor de rijsschoolbranche moeten gelden. In een lesauto kan een rijinstructeur – hoe goed hij ook is – slechts aan een persoon tegelijk lesgeven.

Door de kosten van een rijsschoolhouder te verlagen, ontstaat er de benodigde ruimte voor een kwaliteitsimpuls en voor betere arbeidsomstandigheden.

➤ **Werknemer**

- Een cao voor rij-instructeurs in loondienst. Willen we meer goede rijinstructeurs aantrekken, moet de rijinstructeur betere arbeidsomstandigheden krijgen. Er zijn rijsschoolondernemers die herkennen dat het kapitaal van hun onderneming het personeel is. Is deze tevreden dan straalt dat uit op de leerlingen en op de gehele rijsschool.

Maar veel rijsschoolhouders hanteren een heel ander beleid, gericht op zoveel mogelijk winst maken, en zij worden daarbij door (wettelijke) regelingen slechts zelden gecorrigeerd. Er is geen cao.

Arbeidsvoorwaarden moeten door een rijinstructeur individueel onderhandeld worden.

Wanneer de verdiensten in de rijsschoolbranche voor rijinstructeurs in loondienst en de ZZP-ers omhoog gaat en de arbeidsvoorwaarden voor rijinstructeurs in loondienst goed geregeld zijn in een cao, zal dit een positieve effect hebben op de gehele rijsschoolbranche en indirect ook op de verkeersveiligheid.

Rijinstructeurs die andere mogelijkheden hebben op de arbeidsmarkt zullen eerder geneigd zijn toch in de rijsschoolbranche werkzaam te blijven. Het is belangrijk dat ervaring in de rijsschoolbranche meer

gewaardeerd gaat worden. Dit zal een positief effect hebben op de kwaliteit van de rijopleidingen.

- Andere maatregelen die nodig zijn om de in- en uitstroom van rijinstructeurs te beperken en goede/ervaren rijinstructeurs in de branche te houden:

Het artikel welke regelt dat rij-instructeurs geen ontslagbescherming hebben schrappen of zodanig aanpassen dat de rijinstructeur wel ontslagbescherming heeft.

◆ **Extern**

o Exameninstituut CBR i.p.v. IBKI: Het IBKI is het exameninstituut dat past bij technische opleidingen als, autotechniek en APK. Het is vreemd dat de opleider van een rijbewijskandidaat een ander exameninstituut bezoekt dan zijn leerling. Zo langzaam maar zeker lopen de inzichten en ontwikkelingen binnen beide instituten steeds verder uiteen. De instructeur moet na het behaalde certificaat weer 'bijgeschoold' worden voor het CBR. De rijinstructeur heeft meer voeling met het CBR, de lijnen zijn korter en de contacten intensiever. Het CBR is ook veel meer gespecialiseerd voor het maken van voor rijinstructeurs relevante examens met goede vragen en afbeeldingen.

o Examinatoren moeten ook WRM worden opgeleid. Zowel examinatoren als rijinstructeurs zouden een basisopleiding WRM moeten volgen. Een vervolgopleiding kan voor de examinerator daarna intern bij het CBR plaatsvinden.