

Ravenstein, 4 mei 2011

WRM praktijkbegeleiding

De laatste weken is veel beroering ontstaan omtrent de praktijkbegeleiding van de WRM. Veel instructeurs maken zich terecht zorgen over deze praktijkbegeleiding. Al vanaf het ontstaan van VRB heeft VRB gewezen op de onrechtvaardigheden en de nutteloosheid van de praktijkbegeleiding zoals die is vastgelegd in de WRM. VRB heeft vanaf haar oprichting steeds pogingen ondernomen om de strafsanctie eraf te krijgen en later om een aanpassing van de WRM te bewerkstelligen, waar rijschoolhoudend Nederland mee kan leven. Het besluit tot de strafsanctie in de nieuwe WRM was helaas al genomen ver voor de oprichting van VRB. Bij de allereerste gesprekken en protesten betreffende de praktijkbegeleiding werd een aantal zaken duidelijk:

- WRM is wetgeving voor 5 jaar en wordt niet afgeschaft.
- Na 5 jaar volgt een evaluatie, die waarschijnlijk 2 jaar in beslag zal nemen.
- Vanuit de BOVAG is gevraagd om een strafsanctie voor instructeurs die zakken voor de praktijkbegeleiding. In belang van de leden???
- Bij de besprekingen over de praktijkbegeleiding binnen de CEC(centrale examen commissie) had alleen LVBI, als belangenbehartiger van een groep opleidingsinstituten, tegengestemd. Zij zagen de gevolgen voor de instructeurs dus wel. VRB bestond nog niet.
- Dat in de CEC geen praktiserende rijinstructeurs zitten die het vak dan ook daadwerkelijk uitvoeren, maar vooral managers.

In de ogen van VRB mankeerde er veel aan de praktijkbegeleiding . onder andere volgende bezwaren zijn dan ook geuit:

1. De praktijkbegeleiding is een toneelspel dat op geen enkele manier een meerwaarde levert aan het uitvoeren van het beroep rijinstructeur. Na het toneelstukje kan bij goed resultaat de instructeur weer 5 jaar doorgaan op de oude vertrouwde wijze. Is een instructeur die goed toneel speelt en een slagingspercentage van 15% heeft een betere instructeur dan zijn collega met een slagingspercentage van 75% die een slechte toneelspeler is?
2. Het op een hoger plan brengen van de vaardigheden van een instructeur kan alleen door scholing, maar niet door toetsing.

3. Op moment dat een instructeur zakt voor de praktijkbegeleiding, dient hij het herintreders traject te volgen. Hij dient het theoretische gedeelte en de rijproeven opnieuw te doen en niet het gedeelte waarvoor hij een onvoldoende scoorde????????? Wordt een instructeur hier beter van of dient deze maatregel er alleen voor om de klaslokalen van de opleidingsinstituten vol te houden. Kwaliteitsverbetering wordt hier zeker niet bereikt!
4. Door de onzekere situatie van een rijinstructeur zal deze moeite krijgen om een hypotheek of lening te kunnen afsluiten. Er is immers nooit de zekerheid dat hij of zij zijn beroep over 5 jaar nog mag uitvoeren.
5. In andere bedrijfstakken zoals de zorg wordt ook op kwaliteit gecontroleerd en bijgeschoold. In de zorg moeten werknemers dan ook om de paar jaar de verplichte BIG toetsen doen. Dit kan onbeperkt herkanst worden. Het behaalde diploma blijft echter levenslang geldig. Waarom wordt een rijinstructeur gediscrimineerd omdat hij als enige in Europa direct zijn bevoegdheid verliest en zijn certificaat binnen 7 dagen moet inleveren.
6. Wie betaald de kosten als een instructeur in loondienst zijn bevoegdheid verliest? Is de instructeur dan vogelvrij en volgt dan automatisch ontslag?
7. Een wet kan dan misschien een looptijd van een aantal jaren hebben, maar een noodreparatie van een onrechtvaardige wet moet toch mogelijk zijn? Zeker als de gehele branche(vooral diegene die in de praktijk werkelijk rijles geven) er van overtuigd is dat de wetgeving aan alle zijden rammelt moeten er reparaties aan de wet kunnen worden gedaan.
8. Als een instructeur zijn bevoegdheid verliest is ook de consument de dupe. Hij of zij kan op zoek naar een andere instructeur of andere rijsschool. Er zijn hier geen winnaars, louter verliezers. De gehele regeling heeft voor de consument geen enkele meerwaarde.

Na de eerste golf van protesten door VRB, ruim anderhalf jaar geleden, heeft VRB de leden van CEC samen met LVBI kunnen overtuigen van de onrechtvaardigheid van de praktijkbegeleiding en is door de belangenorganisaties en LVBI, een werkgroep samengesteld die voorstellen voor een noodreparatie van de WRM voorbereidde. De voor de praktijkbegeleiding belangrijkste voorstellen zijn:

1. Niet 2 praktijkbegeleidingen in de 5 jaar maar een praktijkbegeleiding.
2. Onbeperkt herkansen zolang het certificaat van de instructeur nog geldig is.
3. Niet 3 theoriedelen in de 5 jaar, maar 4 delen.

Deze voorstellen zijn in de CEC besproken en leken unaniem aangenomen te kunnen worden. De lange tijd die gebruikt werd binnen de CEC om deze zaken te bespreken, deed VRB besluiten om nog een voorstel in te dienen. VRB wil graag dat tot de noodreparatie van de WRM een feit is de instructeurs geen praktijkbegeleiding hoeven te doen en dat de praktijkbegeleiding van een instructeur pas start in de eerste volledige cyclus van 5 jaar dat een certificaat geldig is. Nu zijn er veel te veel onzekerheden en rechtsongelijkheid.

De gehele gang van zaken omtrent de aanpassing van de WRM heeft veel en veel te lang geduurd, zonder dat er werkelijk beslissingen zijn genomen. Hiervan zijn veel instructeurs, maar ook de klanten van de instructeurs en rijsscholen de dupe. Indien de voorstellen nu door CEC worden aangenomen duurt het nog lange tijd tot de aanpassing van de wet is gerealiseerd. Dit is niet aanvaardbaar en onrechtvaardig en is het voorstel van VRB om de eerste praktijkbegeleiding voor

instructeurs uit te stellen tot de eerste volledige cyclus van 5 jaar een reëel voorstel dat door alle partijen en ministerie overwogen dient te worden. Als dit uitstel gerealiseerd kan worden zal de onrust onder de instructeurs afnemen.

Binnen CEC lijkt op dit moment een patstelling te ontstaan. VVB, vereniging verkeersveiligheid belangen(Jongepier en de Verkeersacademie) wil niet dat er onbeperkt herkanst wordt. Eigen belang of in het belang van de instructeurs en hun leerlingen? Duidelijk is wel dat er nu onderhand een beslissing genomen dient te worden en dat er een keer vaart wordt gezet achter de uitvoering. Ook dient er duidelijk gemaakt te worden door IBKI hoe het nu zit met de aantallen instructeurs die een praktijkbegeleiding hebben gedaan en de slagingspercentages, maar ook over de samenstelling van de groep instructeurs die inmiddels een praktijkbegeleiding heeft gedaan en hun slagingspercentages bij CBR zodat uitgezocht kan worden of hier een verband is.

Ook het verband tussen IBKI, INNOVAM en BOVAG dient bekeken te worden. Is hier sprake van belangenverstremgeling?

Duidelijk is ook dat de verplichte stage van aankomende instructeurs, die overigens weer geschrapt gaat worden, op een farce is uitgedraaid. Te weinig stageplekken en te weinig handvaten die de aankomende instructeur kan gebruiken bij het geven van een rijles. Het doel lijkt het examen halen te zijn en niet het verkrijgen van vaardigheden om werkelijk rijlessen te kunnen geven. Als er kwaliteitsverhoging broodnodig is binnen de rijsschoolwereld zal begonnen moeten worden bij de bron. De instroom aan nieuwe instructeurs dient aan banden gelegd te worden. Alleen geschikte kandidaten met voldoende vooropleiding toelaten en dan in een niet zodanig grote stroom dat de branche wordt overspoeld door nieuwe instructeurs. Een overschot aan nieuwe instructeurs zorgt voor een prijzenslag waarbij de lesprijzen zakken tot ver onder het niveau van wat een rijles zou moeten kosten. Door de te lage lesprijzen worden instructeurs verplicht een dermate groot aantal uren te werken. Gevolg minder concentratie, meer vermoeidheid en gezondheidsklachten. Kwaliteitsverhoging zou ook kunnen betekenen dat door een goede lesprijs een normaal aantal uren gewerkt kan worden, zodat de instructeur ook frisser en uitgerust aan zijn rijlessen kan beginnen.

Het bestuur VRB

