

Uit onderzoek is gebleken dat een kandidaat die een geschiktheidstest heeft afgelegd, niet minder presteert dan een kandidaat die wel een schooldiploma kan overleggen. Dat roept de vraag op wat het nut en de noodzaak is van het verhogen van de vooropleidingseis. De wet werpt hiermee een extra barrière op voor praktisch geschoolden om rijinstructeur te worden. Praktisch geschoolden hebben vaak een zwaar beroep en hun wordt nu de mogelijkheid ontzegd om zich om te laten scholen naar een beroep die fysiek minder zwaar belastend is.

Gelet op de weerstand die er leeft, is het goed dat de huidige sanctie komt te vervallen. Het leverde bij veel mensen extra spanning op. In de nieuwe opzet krijgt een rijinstructeur twee herkansingsmogelijkheden om een goede rijles te laten zien. Mocht hem dat niet lukken dan volgt een verplicht bijscholingstraject, dat op maat wordt ontwikkeld op basis van de uitkomsten van de praktijkbegeleiding.

In de nieuwe opzet wordt les gegeven aan echte rijbewijsleerlingen. Hoewel dat voor rijinstructeurs, die louter voortgezette rijopleidingen verzorgen, een andere tak van sport kan zijn is dit idee toch toe te juichen. Allereerst omdat deze groep rijinstructeurs een kleine is. Daarbij zijn zij wel bevoegd om ook aan rijbewijsleerlingen les te mogen geven. Bijvoorbeeld aan hun eigen kinderen of aan die van vrienden en familie. Ten derde kan men zelf bepalen wanneer men tijdens de geldigheidsduur van 5 jaar de praktijkbegeleiding gaat doen. Men heeft daarmee een zeer redelijke termijn om het lesgeven aan een echte rijbewijsleerling goed te organiseren. Tenslotte heeft deze maatregel ten doel om te voorkomen dat de praktijkbegeleiding een toneelstuk wordt.

Wat in de evaluatie onvoldoende naar voren is gekomen is de grootschalige stagefraude. Uit verschillende onderzoeken (waaronder ook door een recherchebureau) blijkt dat er in bijna driekwart van de stages op enigerlei fraude wordt gepleegd. Soms zelfs dusdanig dat de kandidaat niet 1 van de minimaal 40 verplichte stage-uren actief les heeft gegeven. De fraude is ook bekend bij het IBKI.

Studenten zien zich genoodzaakt mee te werken aan de stagefraude, omdat er te weinig stageplaatsen zijn voor studenten die voor zichzelf willen beginnen. Dit ondanks de toezegging bij monde van Bovag tijdens de mondelinge behandeling van de wet in 2009 dat er voldoende *gratis* stageplaatsen zouden zijn.

Naast de stagefraude levert de stage een extra financiële drempel op. Ook studenten die het slachtoffer zijn van de stagefraude moeten 400 tot wel 1500 euro aan stagevergoeding betalen aan de betreffende stagerijschool. Op deze manier wordt fraude met stage wel een heel groot verdienmodel over de rug van aankomende rijinstructeurs. Daarnaast levert de stagefraude een bijdrage aan het slechte imago aan de rijnschoolbranche. De vraag is of we als branche dergelijke praktijken in stand willen houden. Temeer omdat het beoogde leereffect door de stagefraude volledig teniet wordt gedaan. Een oplossing kan zijn dat het onderscheid tussen actieve en passieve uren wordt losgelaten. Omdat het IBKI dan minder hoeft te controleren, zal deze maatregel een positief effect hebben op de examenkosten voor de studenten. Daarnaast zal het bedrag voor stages betaald wordt sterk dalen. Een andere mogelijkheid is om de praktische vorming van rijinstructeurs terug te brengen onder de verantwoordelijkheid van opleidingsinstituten. Of men kiest voor een combinatie van beide opties.

Een breedgedragen wens is het herinvoeren van het examen "het geven van een theorieles". Het afschaffen van dit examen wordt als een verschraving van de inhoud van de opleiding rijinstructeur ervaren.

Het wetgevingstraject heeft zich geconcentreerd op de opleiding en bijscholing van autorijinstructeurs. Naar onze mening moet een motorinstructeur een voortgezet niveau

beheersen. Het huidige praktijkexamen volstaat niet. Dat betekent automatisch dat het theorie-examen uitgebreid moet worden op het vlak van veiligheid, rijeigenschappen, bochtentechniek, enzovoort.

Vrachtautoinstructeurs moeten veel meer kunnen dan vroeger Omdat nu elke vijf jaar 200 duizend beroepschauffeurs hun code 95 moeten volgen is de VVB voorstander van om in de C-opleiding het verzorgen van een theorieles wordt opgenomen. Ook moet er meer kennis worden genomen van vakken zoals lading zekeren, het gebruik van de digitale tachograaf, Het Nieuwe Rijden, het uitvoeren van een praktische toets en een toets besloten terrein. Deze vaardigheden heeft de vrachtautoinstructeur als trainer Code 95 in zijn dagelijkse praktijk nodig en vormt op dit moment geen onderdeel van het examen.