



Visienota 2019

FEDERDRIVE

Federatie Erkende Rijscholen en Opleidingscentra

Ter inleiding

Erkende rij scholen zijn een steeds belangrijker speler in het verkeersveiligheidsbeleid van vandaag. En terecht. Federdrive wil – als grootste organisatie die de erkende rij scholen vertegenwoordigt – blijvend aandacht vragen voor verkeersveiligheid en de belangrijke rol die erkende rij scholen hierin spelen. Op een zucht van een nieuwe Vlaamse regering, wil Federdrive Vlaanderen de toekomstige coalitie blijven wijzen op het belang van een kwaliteitsvolle sector voor de rijopleiding.

We zijn op de goede weg...

Gedurende de laatste regeerperiode onder Minister Weyts, is er in de Vlaamse rijopleiding heel wat veranderd. Federdrive is verheugd vast te stellen dat heel wat punten uit haar visienota van 2014 verwezenlijkt werden, waaronder:

- Het opwaarderen van de theoretische examens
- Het aanpassen van de praktische proeven met de herinvoering van meerdere manoeuvres en het zelfstandig rijden
- Het invoeren van een verplicht vormingsmoment voor begeleiders
- De invoering van het terugkommoment voor nieuwe bestuurders

Tijdens die regeerperiode is er dan ook een positieve evolutie merkbaar in de verkeersveiligheidscijfers. Vooral het aantal jonge verkeersslachtoffers (18 - 24j.) daalde spectaculair, van 88 in 2017 naar 50 vorig jaar (*). Ook in andere landen werd een betekenisvolle daling van het aantal jongeren in deze statistieken opgetekend van bij de invoering van de vernieuwingen in de rijopleiding.

Federdrive is ervan overtuigd dat de aanpassingen in de rijopleiding verder impact zullen hebben op de verkeersveiligheid en dat nieuwe elementen die impact nog kunnen versterken. Daarbij moeten we blijven kijken naar hetgeen in de ons omringende landen goed werkt en daaruit leren. Tijdens de volgende regeerperiode vraagt Federdrive dan ook aan de verschillende politieke actoren, rekening te houden met de opmerkingen en aanbevelingen van de professionele rijopleidingssector.

(* Cijfers gepubliceerd door VIAS, 25/03/2019

... maar nog niet helemaal

Zowel op de Vlaamse Conferentie Regionalisering Verkeersveiligheid als tijdens verschillende vergaderingen van de werkgroep rijopleiding werd gestreefd naar een minimale verplichte praktische professionele basisopleiding in de erkende rijschool. Dat is dan ook het eerste punt dat Federdrive wil aankaarten bij een volgende Vlaamse Regering:

1. Minimale professionele basisopleiding voor het behalen van het rijbewijs categorie B

In zowat alle andere Europese landen gemeengoed, ijvert Federdrive nog steeds voor een minimale verplichte basisopleiding in de erkende rijschool. Daarbij zijn we vragende partij om de vrije begeleiding nog meer te omkaderen door minimaal 6 tot 8 uren opleiding in de rijschool verplicht te maken. Er zou bovendien gestimuleerd moeten worden om de ouders-begeleiders te betrekken bij dit traject door ze tenminste (én gratis) de mogelijkheid te geven om een of meerdere lessen bij te wonen.

Begeleiders reageren in de rijscholen opvallend positief op hun verplichte deelname aan het vormingsmoment. Het verplichte terugkommoment wordt door de eerste deelnemers ook zo geëvalueerd. Met evenveel enthousiasme zullen begeleiders én nieuwe chauffeurs uitkijken naar een verplichte basisopleiding als hen – van bij de eerste kennismaking tijdens het vormingsmoment – wordt duidelijk gemaakt dat het om hun eigen veiligheid of die van hun zoon of dochter gaat. Ook de Vlaamse werkgroep rijopleiding met daarin de meeste Vlaamse stakeholders in het debat zijn van mening dat een minimale basisopleiding een must is.

2. Directe toegang tot het rijbewijs B en verdere harmonisering rijopleiding tussen de gewesten

Hoewel voorgesteld door Vlaanderen als alternatief voor de rijopleiding ‘18maanden’ (20 uren rijles gevolgd door 18 maanden stage tijdens dewelke men alleen mag rijden), zijn de andere gewesten sneller op het initiatief ingegaan om kandidaten de mogelijkheid te geven om onmiddellijk na het volgen van de basisopleiding (dus *zonder* stage) het rijexamen af te leggen. Federdrive vindt dat ook Vlaanderen deze mogelijkheid moet invoeren.

Jongeren beginnen immers steeds later aan hun rijopleiding en dat is een goede evolutie. Maar ze hebben dat rijbewijs vaak nodig vanwege professionele of familiale verplichtingen. Een stage met daarin allerlei beperkingen is voor deze groep nieuwe bestuurders dan ook helemaal geen optie en vervalt niet zelden in een periode die de kandidaat-bestuurder overbrugt zonder te rijden... De invoering van de directe toegang gaat het mogelijk ‘rijbewijstoerisme’ (waarbij de kandidaat in een andere regio shopt om aan het rijbewijs te geraken) tegen en maakt de rijbewijsopleiding in België een stuk homogener.

3. Verdere uitbouw theoretisch examen

Hoewel het aantal vragen voor de theorie-examens sterk stijgt (naar 1.200 naar verluidt), worden er toch geregeld fraudesystemen door de examencentra blootgelegd. Naast een strikte handhaving (niet alle fraudes worden steeds vervolgd), zou er ook een nog performanter systeem moeten worden uitgewerkt met nog meer vragen, filmpjes, 'rollende antwoorden' en verschillende combinaties vraag-afbeelding.

De verkeersveiligheid is immers absoluut niet gediend met bestuurders die geen enkele notie hebben van de wegcode maar toch slagen in een examen en dus met een (voorlopig) rijbewijs de baan op gaan.

4. De aanpassing van de code 78 (automaat) op het rijbewijs

Door de manier waarop onze rijopleiding is georganiseerd (de helft van de kandidaten behalen hun rijbewijs zonder rijschool), worden in Vlaanderen nog zeer veel examens afgelegd met handgeschakelde wagens. Automatisch geschakelde voertuigen zijn vandaag een beter (want minder verbruikend én veiliger) alternatief voor een handgeschakeld voertuig. Bovendien opent een auto de deur naar elektrisch rijden, wat in de rijschoolwereld nog in de kinderschoenen staat, hoewel zeker en vast de toekomst van privé-autorijden. In een aantal landen van Europa (o.a. Frankrijk, Duitsland, Oostenrijk) heeft men dit ingezien en is er een sterke trend naar automatisch en elektrisch rijden. Zo zijn bijna 50% van de leswagens in Noorwegen elektrisch en zijn er in sommige andere landen (bv Oostenrijk) rij scholen met enkel automatische geschakelde voertuigen.

Federdrive vraagt dan ook een aanpassing van de wetgeving (de zgn. Code 78) om het gemakkelijker te maken om het rijbewijs eerst automatisch af te leggen en dan om te wisselen naar een handgeschakeld rijbewijs. Dat zou kunnen door bvb enkel een minimaal aantal uren rijles op te leggen i.p.v. het huidige verplichte examen.

*Federdrive ijvert voor
een grondige
evaluatie van het
terugkommoment op
onafhankelijke basis*

5. De opzet van een grondige evaluatie en monitoring van het terugkommoment en de impact ervan op de verkeersveiligheid

Federdrive is – samen met tal van verkeersexperts - van mening dat het in januari 2019 ingevoerde terugkommoment een zeer goede zaak is voor de verkeersveiligheid. De eerste en zeer voorlopige resultaten zijn alvast bemoedigend, vrijwel elke deelnemer vindt het terugkommoment een goed initiatief.

We ijveren voor een echte evaluatie van dit project op onafhankelijke basis waarbij de kandidaten die deze bijkomende vorming volgden, worden opgevolgd in de verkeersveiligheidsstatistieken. Daaruit kunnen dan nieuwe conclusies worden getrokken voor een verdere verbetering van het project maar ook van de plaats van professionele elementen in de rijopleiding voor nieuwe bestuurders. Waarom overigens dit project ook niet uitbreiden naar meerdere categorieën rijbewijs?

6. De daadwerkelijke toepassing van het Vlaamse Curriculum

In 2015 aangenomen als basis voor de vernieuwde rijopleiding, is het curriculum voor de rijopleiding eigenlijk nog niet helemaal doorgedrongen in alle aspecten van het leren rijden met de auto. De noodzaak voor de implementatie van het curriculum is net zo belangrijk als het curriculum zelf.

Federdrive vraagt dan ook een hernieuwde aandacht voor dit curriculum en de invoering ervan in rij scholen en examencentra.

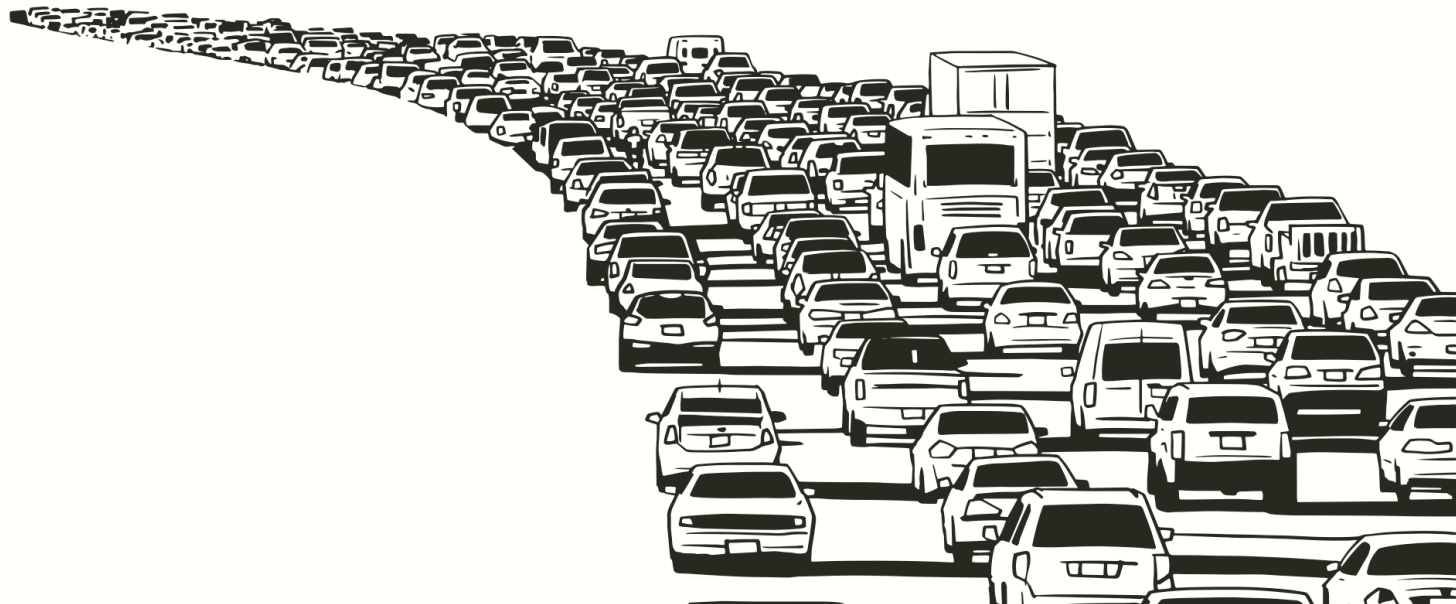
7. ADAS: Invoering van de nieuwste technologieën in de rijopleiding

De gemiddelde auto evolueert razendsnel. Wat vandaag nog enkel is voorbehouden op dure en luxueuze auto's, zoals rijstrook assistent en adaptive cruise control, is morgen gemeengoed op auto's van alle klassen. Daarbij komt dat de autonome auto, die geen assistentie nodig heeft van de bestuurder, nog niet voor morgen is. Rijhulpsystemen zijn bedoeld om het de bestuurder gemakkelijker te maken en de wegen veiliger te maken. Maar ze brengen ook risico's met zich mee:

Enkele voorbeelden:

- Als ik met mijn auto op de snelweg achter een vrachtwagen rijd met zo'n 90 kilometer per uur, en ik heb het systeem ingesteld op 120, dan vliegt de snelheid van de auto omhoog zodra ik een afrit neem. De auto ziet immers niemand meer voor zich. De leerling moet dan leren op tijd de adaptive cruise control terug te zetten naar 90, of het systeem uit te schakelen.
- Wanneer je als bestuurder een veilige afstand houdt tot je voorligger, kan er toch nog een auto tussenkruipen. Op dat moment ziet jouw auto ineens een obstakel op de weg en trapt vervolgens hard op de rem.

Federdrive is daarom vragende partij om, samen met de overheid, de huidige rijopleiding te bestuderen en te zien waar deze rijhulpsystemen in de rijopleiding kunnen ingebed worden.



8. Inhoudelijke hervorming van de toegang tot het beroep

Het beroep van rijlesgever of docent wegcode is al jaren een knelpuntberoep. Hoewel er veel inspanning is vanuit de sector om nieuwe mensen aan te trekken, blijft het een uitdaging om de openstaande vacatures in te vullen. Zeker met het verhoogde niveau waaraan nieuwe bestuurders moeten voldoen en de vele extra taken die de sector toebedeeld kreeg, zoals het vormings- en terugkommoment, is een inhaalbeweging nodig.

Daarbij komt dat de toegang tot het beroep aan een update toe is. Zowel de organisatie van de brevettenexamens als de inhoud waaraan de examens vandaag moeten voldoen, zijn een rem op de toestroom van nieuwe lesgevers en hebben vaak tot gevolg dat sterke krachten afhaken wegens examens die té theoretisch zijn. Het systeem met de jury's, de indeling van de brevetten zouden best dringend gewijzigd worden. Ook daar vraagt Federdrive op korte termijn aandacht voor aan de overheid. Een structureel en regelmatig overleg met de juryleden is hierbij cruciaal.

9. Nadenken over de speed pedelec

Met de uitdagingen rond het klimaat in het achterhoofd gaan meer en meer jongeren bewuster om met hun mobiliteit. De (elektrische) fiets krijgt een belangrijke plaats in ons verkeersbeeld maar begint jammer genoeg ook steeds prominenter voor te komen in de ongevallenstatistieken. Zeker de snelle speed pedelec, waarvoor tenminste een rijbewijs AM nodig is, heeft specifieke aandacht nodig en mogelijk een aangepaste opleiding, die afwijkt van die voor bromfietsen categorieën AM. Waarom geen opleiding 'light' (zonder rijexamen) zoals voor de code 372 voor motorfietsen categorie A1?

10. De organisatie van de rijkschoolsector – BVR4

De uittredende Vlaamse regering, die erg veel wijzigingen aanbracht in de rijopleiding, had een akkoord over een level playing field voor de rijkschoolsector. Dit was voor alle partijen een onderhandeld compromis, dat een minimale kwaliteitsbasis voor zowel de huidige als toekomstige rij scholen garandeerde. Hoewel de Raad van State een aantal vraagtekens plaatste bij de gekozen organisatie van toekomstige rij scholen, wil Federdrive toch vragen om kwaliteit centraal te blijven plaatsen als uitgangspunt. Daar zijn verschillende redenen voor:

1. De notie dat rij scholen bij uitstek ambassadeurs en leveranciers zijn van verkeersveiligheid. In de opmerkingen die de Raad van State op de huidige voorstellen formuleerde, ontstaat de indruk dat rijopleiding moet gezien worden als een louter commerciële activiteit. Niets is minder waar, rij scholen zijn bij uitstek de organisaties waar jongeren (én toekomstige begeleiders) de eerste keer in contact komen met een individueel moment van sensibilisering wat betreft verkeersveiligheid. Daarom moeten de rij scholen voorbereid en opgewassen zijn om deze taak naar behoren te vervullen. Indien de sector herleid zou worden tot een economisch goed, zal dit zeker en vast zijn weerslag hebben op de geboden kwaliteit en de effectiviteit op de verkeersveiligheid.
2. Rij scholen in Vlaanderen - in tegenstelling tot rij scholen in de meeste andere Europese landen - vervullen een hybride rol bij de uitoefening van hun taak. Ze geven immers niet louter 'opleiding' aan kandidaat bestuurders, ze zijn een actieve partner in het stellen van publieke daden. Ze leveren attesten af die in sommige gevallen toegang geven tot het *alleen* oefenen op de openbare weg, ze leveren attesten af aan mensen die met de rij school hun opleiding *moeten* verderzetten. Ze zijn bijgevolg gevoelig aan fraude en misbruik van deze aan hen toegekende functie. We willen daarbij herinneren aan de verschillende gevallen van fraude waarbij honderden attesten vals bleken afgeleverd door rij scholen die naam niet waardig. Indien alle regelgeving op de toegang, integriteit en controle van de sector wegvalt, zullen misbruiken en gebrek aan transparantie volgens Federdrive op termijn eerder gemeengoed worden dan uitzondering.

*Federdrive vraagt om
kwaliteit en de
toegevoegde waarde
voor verkeersveiligheid
centraal te blijven
plaatsen als uitgangspunt
voor de hervorming
van de sector*

Concreet betekent dit:

- Dat rijsscholen effectief aan de controle van de overheid moeten kunnen worden onderworpen
- En bijgevolg: dat het hebben van een vaste locatie als uitvalsbasis voor de dienst moet worden behouden.
- Dat de toegang vrij moet zijn, maar wel op basis van een aantal minimale kwaliteitsvoorwaarden. Rijsscholen worden geleid door daartoe opgeleide mensen, met ervaring in de expertise van het leren autorijden. Ervaring in een bestaande rijsschool is daarbij onontbeerlijk.
- Bovendien moet er – zoals in elke organisatie een eindverantwoordelijke zijn die toeziet op de kwaliteit van de dienst, zowel operationeel als pedagogisch.

Federdrive is bereid om persoonlijk deze visie te verdedigen.

Voor meer informatie of een persoonlijk onderhoud over deze visienota:

Jeroen Smeesters
Voorzitter Federdrive
jeroen@federdrive.be
0475 84 96 56

FEDERDRIVE vzw

Z.1. Researchpark 310
1731 Zellik

Tel:+32 2 705 05 26

E-mail: info@federdrive.be