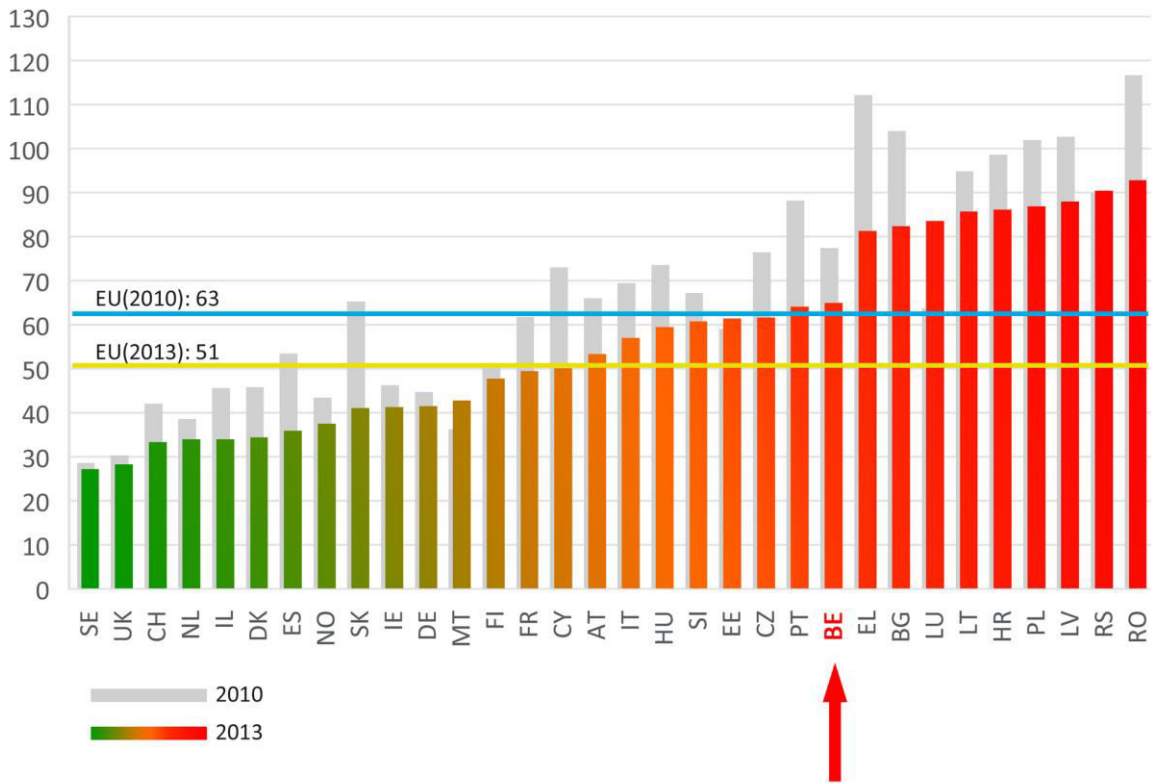


Visienota

Hervorming rijopleiding Categorie B

Rijopleiding auto als hoeksteen voor verkeersveiligheid



8th road safety performance index report
road deaths per million in 2013 (2010 for comparison)



6th road safety PIN report
young people deaths per million (all other ages for comparison)
Average values for years 2008, 2009 and 2010

Inleiding.

Met de zesde staatshervorming zijn de bevoegdheden inzake rijopleiding en rij scholen overgedragen naar de gewesten. Als alle juridische obstakels achter de rug zijn is het de hoogste tijd om ook de hervorming van die rijopleiding aan te pakken.

België is volgens een in juni 2014 voorgestelde studie nog altijd een bijzonder slechte leerling wanneer het om verkeersveiligheid gaat. Het achtste PIN rapport¹ van ETSC – de Europese waakhond voor verkeersveiligheid – maakt pijnlijk duidelijk dat ons land hopeloos achterop hinkt. In het verleden hadden landen als Cyprus, Hongarije en Italië een kwalijke reputatie als het om verkeersveiligheid ging, maar intussen scoren ze beter dan België. In de diagrammen van het ETSC staat ons land net voor de alarmzone en halen we nauwelijks betere scores dan Griekenland, Bulgarije of Litouwen waar de veiligheid in het verkeer rampzalig is. Bovendien is in 2014 het aantal dodelijke slachtoffers weer gestegen en ook 2015 is bijzonder slecht begonnen, met maar liefst 13 verkeersdoden na het eerste weekend van het jaar!

Tot voor kort maakte België een inhaalbeweging op het vlak van het verminderen van het aantal verkeersongevallen, maar in vergelijking met onze buurlanden blijven we ver achter. België bengelt zelfs helemaal achteraan als het om het aantal jonge verkeersdoden gaat (cijfers zesde PIN rapport²). In ons land sterven dus niet alleen veel meer mensen in het verkeer dan in

vele andere Europese landen, het zijn bovendien vooral jonge mensen die het leven laten in een ongeval of er toch in betrokken zijn.

België kent sinds 2006 een aangepaste rijopleiding. Van bij de invoering was duidelijk dat deze rijopleiding gebreken vertoonde en soms rondit gevaarlijke situaties veroorzaakte. Deze boodschap werd meermaals overgebracht aan verschillende ministers en staatssecretarissen, maar ze viel telkens in dovemansoren. Sinds de intentie van regionalisering van de rijopleiding werd het hele dossier immers in de koelkast gestopt en tot vandaag zijn er vrijwel geen fundamentele aanpassingen gedaan.

Intussen werden in heel wat andere Europese landen wél belangrijke wijzigingen ingevoerd in de rijopleiding. Daarbij denken we aan de gefaseerde rijopleiding of aan begeleidingstrajecten nà het behalen van het rijbewijs. Die leverden vaak opmerkelijke resultaten op. In Oostenrijk bijvoorbeeld daalde het aantal verkeersslachtoffers onder jonge bestuurders met maar liefst 34% nadat de nieuwe rijopleiding werd ingevoerd. IJsland doet naar verluidt nog veel beter, maar in vrijwel elk land werd na de aanpassing van de rijopleiding een positief effect gemeten inzake verkeersveiligheid.

Federdrive roept alle politieke verantwoordelijken op om de hervorming van de rijopleiding aan te pakken.

¹ <http://etsc.eu/8th-annual-road-safety-performance-index-pin-report/>

² <http://etsc.eu/6th-annual-road-safety-performance-index-pin-report/>

' Federdrive adviseert een globale aanpak waarbij alle aspecten van het behalen van een rijbewijs onder de loep worden genomen: theorie, praktijk, examen én de periode na het behalen van het rijbewijs.'

De noodzaak van een globale aanpak.

*'Handhaving moet worden toegepast als alle andere middelen zijn uitgeput. Daarbij moeten rijopleiding en verkeersopvoeding gezien worden als de belangrijkste elementen voor een veilig verkeer.'*³

Er is wel degelijk een verband tussen rijopleiding en rijvaardigheid van bestuurders. Sterker nog: het gebrek aan een degelijke opleiding weerspiegelt zich in een hogere kost voor bestuurders nadien door hogere kosten voor onderhoud, brandstofverbruik en door meer kosten na een ongeval. Een project in IJsland, gestart in 2010, leidde door de invoering van verschillende fasen, tot spectaculaire en onmiddellijke resultaten. Tot 45% minder jonge verkeersdoden na de invoering van een nieuw systeem van rijopleiding en maar liefst 80% minder verlies aan punten op 1 jaar tijd, door jongeren!

Precies daarom adviseert Federdrive een globale aanpak waarbij alle aspecten van het behalen van een rijbewijs onder de loep worden genomen: theorie, praktijk, examen én de periode na het behalen van het rijbewijs.

Daarbij moet gekeken worden naar een aantal best practices in het buitenland, aangepast aan de specifieke Belgische situatie. Organisaties zoals EFA (de Europese rij-schoolkoepel) hebben al lijsten met

zulke goede voorbeelden gegene-reerd.

De noodzaak van een eenvormig curriculum.

Elk onderwijs is gebaseerd op leerdoelen en werkt volgens een curriculum. Voor wat betreft de rijopleiding is dit niet anders. Het vormt de basis van de rijopleiding waaraan alle onderdelen zoals theorie- en praktijkopleiding, maar ook examinering, lesmateriaal en een eventuele tweede fase aan moeten voldoen.

In de werkgroep 'rijopleiding', onder leiding van VSV, werd een voorstel van curriculum, zoals opgesteld door Federdrive, aangenomen en verder uitgewerkt. Aan het curriculum werd een leerplan gekoppeld waarin een traject voor het bereiken van de leerdoelen naar voor werd geschoven. Het leerplan werd door experten van de sector van rij scholen opgesteld, rekening houdend met de principes uit de Europese GDE matrix⁴. Ook dit traject werd voorlopig aangenomen waarmee de sector meermaals bewees over de nodige kennis en inzichten te beschikken.

Verdere uitwerking naar de invoering van het curriculum in leermiddelen en vooral de examens voor het rijbewijs moet echter nog gebeuren. Het is ook de hoop dat dit curriculum over alle gewesten heen als basis voor de rijopleiding wordt gebruikt zodat er minimale eenvormigheid in de rijopleiding in België bewaard blijft.

³ Dit zijn de woorden van Koen Ricour, hoofdcommissaris van de wegenpolitie en voorzitter van TISPOL. Het mag duidelijk zijn dat we in België op dat vlak nog nergens staan.

⁴ Goals for Driver Education, Europese studie die leidde tot het vormen van een raster met daarin alle aspecten hoe – via (rij)opleiding – een betere verkeersveiligheid te verkrijgen. Naast competenties (technische vaardigheden, zoals sturen, schakelen, maar ook verkeersinzicht) wordt sterk de nadruk gelegd op motivatie (welk vervoermiddel kies ik, welk traject rij ik) en attitude (hoe gedraag ik me in het verkeer en ben ik me daarvan bewust?). De studie concludeert dat best alle aspecten van de matrix in een rijopleiding aan bod komen.

' een grondige aanpassing van het theorie-examen met daarin een luik risicoperceptie moet samen met een cursus over risicobeheersing resulteren in het verwerven van een verkeersveilig gedrag. '

Theorie: Een cursus verkeersgedrag en een grondige wijziging van het theorie-examen.

Tien jaar lang werd het theorie-examen herleid tot weinig meer dan een kansspel. Pas in 2014 voerde de federale overheid opnieuw een verplichte opleiding in na twee mislukte proeven.

Deze ingreep juichen we vanuit Federdrive toe want zo werd het theorie-examen weer een test waarop een kandidaat-bestuurder zich moest voorbereiden. Bovendien werd duidelijk dat wie het wat moeilijker had, een opleiding kon volgen bij een erkende rijkschool.

Daarnaast zien verschillende werkgroepen op federaal en regionaal niveau het belang in van de invoering van een cursus risicoperceptie en verkeersinzicht. Federdrive, in heel wat van deze werkgroepen vertegenwoordigd, sluit zich hierbij aan. Deze opleiding kan dienen als een privé-sensibiliseringsinstrument voor nieuwe bestuurders. In enkele Scandinavische landen en in Oostenrijk hebben dergelijke cursussen voor kandidaat-bestuurders hun nut bewezen. In de nieuwe rijopleiding zouden ze een verplichte stap moeten worden voor elke bestuurder. Meer zelfs, in de voorstellen van Federdrive loopt ze als rode draad doorheen het traject voor het behalen van het rijbewijs.

Het theorie-examen

Hoewel het zwaartepunt bij opleiding moet liggen, maken ook examens een noodzakelijk deel uit van een performante rijopleiding.

Alle examens voor het behalen van een rijbewijs moeten evolueren naar proeven die niet alleen de kennis van de kandidaat-bestuurder testen, maar net zo goed peilen naar zijn verkeersinzicht, risico-herkenning en rijstijl, gebaseerd op het curriculum en op de principes van de GDE matrix.

Ook het theorie-examen is wat dat betreft aan herziening toe. Het soms wat stoeve taalgebruik van het theorie-examen werd weliswaar aangepakt, maar verder is het examen zoals het nu bestaat niet veel meer dan een wat vervelende hindernis op weg naar het rijbewijs.

Zo is er een volledig gebrek aan elementen rond gevaarherkenning in de theorie-examens. In verschillende Europese landen is dit nochtans verplichte theoretische basiskennis.

Exameninstantie GOCA bewees met een test op het herkennen van en het reageren op risico's tijdens het theorie-examen dat ze een goed alternatief in huis hebben om kandidaten te testen op datgene waar het écht om gaat: verkeersveiligheid. In de examens voor het autorijbewijs, het bromfiets- en motorrijbewijs én de professionele rijbewijzen zou dergelijke test een reële meerwaarde betekenen en alvast een grote hulp zijn bij de latere praktijkopleiding. Ook tijdens de examens moet gevaarherkenning en –inschatting steeds aanwezig zijn, zodat opleiding en examinering écht op elkaar zijn afgestemd.

Praktijk

Naar een getrapte rijopleiding mét tweede fase.

In tegenstelling tot bijna alle andere Europese landen treuzelt België om politieke redenen met de invoering van een nieuw en performant opleidingssysteem dat bijdraagt aan de verkeersveiligheid. In verschillende werkgroepen, zowel federaal als Vlaams (bvb de Vlaamse Conferentie Regionalisering Verkeersveiligheid) werd vastgesteld dat het systeem van vrije begeleiding haar grenzen bereikt heeft wanneer het om het verbeteren van de rijopleiding gaat. Om hieraan te verhelpen wil Federdrive de begeleiders bijstaan zodat hun rol een meerwaarde biedt aan het opleidingstraject. Federdrive wil de politieke verantwoordelijken op het hart drukken om **de rijopleiding te hervormen met verkeersveiligheid** als streefdoel.

De toekomstige rijopleiding wordt best afgestemd op de klant. Factoren als leeftijd en levensfase maken dat behoeftes en risico's voor kandidaat-bestuurders verschillen. Een jonge bestuurder heeft een leerproces nodig dat lang genoeg is om via voldoende sensibilisering en follow-up een veilig rijgedrag mee te krijgen.

Sommige kandidaat-bestuurders daarentegen hebben in veel gevallen nood aan een rijbewijs voor hun beroepsleven (werk) of sociale activiteiten (kinderen,...). Zij hebben niet altijd de tijd of de mogelijkheid om een lang leertraject te doorlopen. In heel wat gevallen is dat ook niet nodig. Zij beginnen door hun grotere verantwoordelijkheidszin meestal op een andere manier aan hun rijcarrière.

De ideale praktijkopleiding evolueert best naar een getrap systeem,

(1) waarin een aantal pedagogische contactmomenten met de erkende rijnschool zijn voorzien om dat leerproces te begeleiden, (2) gecombineerd met een verplicht begeleid ervaringstraject onder leiding van bijgeschoolde begeleiders en (3) een fase na het behalen van het rijbewijs. Deze derde stap van de postrijbewijsopleiding wordt nu naar voor geschoven als een wondermiddel, maar is nutteloos zonder de voorgaande fases. Een rijopleiding moet een geïntegreerd geheel zijn. Bovendien moet ook in de praktijkopleiding een onderdeel over inzicht, risicoperceptie en gedrag worden ingebed.

Het praktijkexamen

Hoewel het theorie-examen ook nood heeft aan verbeteringen, is het vooral het praktijkexamen dat op termijn grondig moet hervormd worden. Dergelijk examen moet de kandidaat testen op besluitvaardigheid, initiatief, zelfstandigheid en verkeersinzicht. Het moet dus een weerspiegeling worden van het rijden in alledaagse verkeerssituaties.

Het examen voor het behalen van het autorijbewijs moet evolueren naar een competentiegerichte proef – veel meer dan de strafbank die het vandaag is. Kandidaten moeten in de toekomst beoordeeld worden op hun geheel aan competenties (of het gebrek eraan) en niet op de optelsom van de gemaakte fouten. Vandaag halen teveel incompetent kandidaten hun rijbewijs en moeten andere nieuwe bestuurders herkanssen door een ongelukkig toeval. De examens voor motorfietsen die in 2013 werden aangepast tonen aan dat goed examineren wel degelijk mogelijk is.



Leren houdt niet op na het rijexamen. Pleidooi voor de tweede fase en levenslang leren.

In de meeste Europese landen bestaat reeds een gestructureerde basisrijopleiding, gebaseerd op curricula en eindtermen. In een aantal landen is men nog verder gegaan. Oostenrijk en enkele Scandinavische landen voerden een systeem in dat het leertraject ook na het praktijkexamen laat doorlopen. De klemtonen die daar gelegd worden zijn vooral gericht op sensibilisering en op hogere orde vaardigheden (zoals gedrag en motivatie). Ze werden ingevoerd *na* het rijexamen omdat er een zekere nood was aan een ervarings-database bij het aanleren of bespreken van deze competenties.

Zo'n tweede fase kan bestaan uit verschillende elementen, uitgevoerd op verschillende tijdstippen (zoals in Oostenrijk), maar vele onderdelen komen steeds terug:

- Oefeningen op een afgesloten piste, om de nieuwe bestuurder te sensibiliseren (*niet* om hem sneller te leren rijden of nog behendiger te maken).
- Kennismaking met systemen die de verkeersveiligheid bevorderen. Ze worden opgesteld in een zogenaamde 'verkeershal' (tolwagens, een systeem dat het nut van veiligheidsgordels beklemtoont, alcoholbril, reactiemeters, e.d.m. ...)

- Groepsdiscussies met nieuwe bestuurders, onder leiding van een verkeerspsycholoog of een speciaal opgeleide lesgever.

De resultaten die in deze fase werden geboekt, zijn spectaculair. In alle landen waar de tweede fase werd ingevoerd, zijn resultaten geboekt tot 30% en meer reductie in het aantal verkeersdoden en ongevallen met jongeren⁵.

Een hervorming en verbetering van de rijopleiding moet dan ook noodzakelijkerwijze een fase na het examen inhouden. En ook in deze module moet gedrag, inzicht en perceptie als een rode draad terugkomen tijdens de opleiding. De rijopleiding moet van bij het begin een coherent geheel vormen tussen inzicht, de nodige competentieverwerving én het aanleren en bestendigen van een veilig verkeersgedrag.

Het leerproces van de bestuurder – weggebruiker mag ook op langere termijn niet stoppen. Steeds moet hem de mogelijkheid geboden worden om ook na het behalen van het rijbewijs vervolgoopleidingen, opfrissingscursussen van de wegcode, nieuwe technieken in de auto enz. te kunnen volgen. Daarbij moet autorijden en de competenties en attitude daaromtrent gezien worden als een levenslang leertraject.

⁵ Oostenrijk boekte 32%, Estland 17%, IJsland 45% (in combinatie met andere verkeersmaatregelen). Wat nog het meest opviel was dat in IJsland – dat een puntensysteem kent – maar liefst 80% minder punten verloren werden door jongeren in het eerste jaar na het behalen van hun rijbewijs, en dit slechts 1 jaar na de invoering van het systeem.

SCHEMA OPLEIDINGSVORMEN RIJBEWIJS B

1 theorie

theoriecursus 12 uur
erkende rijsschool

zelfstudie

cursus verkeersinzicht en rij-attitude
erkende rijsschool

Theorie-examen EXAMENCENTRUM

a

b

STAGE A: minimum 1 maand
opfriscursus begeleider

3 pedagogische
contactmomenten
erkende rijsschool

volledige
praktijkopleiding
erkende rijsschool
rijtechniek en manoeuvres
eenvoudige verkeerssituaties
complexe verkeerssituaties
verantwoord rijgedrag

maximum
totaalduur stages:
12 maanden

17 j. Voorlopig
Praktijkexamen
EXAMENCENTRUM

sessie inzicht, gedrag
& risicoperceptie
erkende rijsschool

sessie inzicht, gedrag
& risicoperceptie
erkende rijsschool

xx j. Definitief
Praktijkexamen
EXAMENCENTRUM

STAGE B: minimum 1 maand
rijbewijs op proef
1 of 2 begeleider(s)

indien < 18 j.
rijbewijs op proef
STAGE: 1 - 12 maanden
1 of 2 begeleider(s)
tot 18e verjaardag

2 praktijk

18 j. Definitief
Praktijkexamen
EXAMENCENTRUM

definitief rijbewijs

3 tweede fase

terugkeermoment i.v.m. inzicht, gedrag, attitude:

- ✓ tussen 3 en 12 maanden na behalen rijbewijs
- ✓ sensibiliseren op piste, in verkeershal
- ✓ attitudemoment in groep

VERKLARING OPLEIDINGSSCHEMA

1. Theoriecursus:

De theoriecursus wegcode blijft in het voorstel van de sector grotendeels behouden. De kandidaat kan kiezen tussen een opleiding van 12u in de erkende rijsschool of kan de leerstof zelf instuderen. De cursus is gericht op een zeer praktische invulling van de wegcode.

Daarnaast zou elke kandidaat-bestuurder in de erkende rijsschool een cursus verkeersinzicht en rij-attitude moeten volgen. Tijdens deze cursus wordt door speciaal bijgeschoolde lesgevers gesproken over risicoperceptie en -acceptatie en wordt een eerste aanzet tot een juiste ingesteldheid in het verkeer aangereikt. Het theorie-examen moet dan ook wel in deze zin worden aangepast.

2. Praktijkopleiding:

Bij elke opleiding komt de kandidaat in contact met de erkende rijsschool. Op deze manier kan worden gewerkt aan een herkenbaar en voorspelbaar verkeersgedrag, waarbij iedereen min of meer dezelfde rijtechnieken en basishandelingen aanleert. Tijdens deze fase worden de eerste modules, zoals in het nieuwe curriculum beschreven (kennismaking met het voertuig en wagenbeheersing), gecheckt en worden de nodige bijsturingen doorgevoerd, in overleg met de begeleider. Op deze manier krijgt iedereen **dezelfde** basistechnieken aangereikt. Federdrive vraagt aandacht voor de drama's, waarbij meerdere slachtoffers vielen tijdens de oefenperiode onder vrije begeleiding. Naar schatting 16 doden... Dit moet ten allen prijze vermeden worden!

Concreet:

- a. Vanaf 17 jaar via een voorlopig rij-examen en vrije begeleiding.

Principe:

Combineert een oefenperiode met vrije begeleiding en professionele contacten met de erkende rijsschool. De begeleiders worden ingezet in de rijopleiding en krijgen een korte opfriscursus in de rijsschool om de grootste obstakels tijdens het begeleiden te vermijden.

Opleiding:

Naast de opfriscursus voor de begeleider zijn er in totaal tenminste 3 pedagogische contactmomenten in de erkende rijsschool voorzien. De begeleider woont deze pedagogische momenten bij, samen met de nieuwe bestuurder. Op deze manier krijgt de begeleider een goede afstemming met het niveau van de nieuwe kandidaat-bestuurder. De rijsschoollesgever adviseert beiden over het te volgen opleidingsplan. Er volgt een eerste praktijkexamen dat vooral de technische stuurvaardigheid van de kandidaat test. Vlak daarna vervolledigt de kandidaat zijn training in de rijsschool om zo zijn verkeersinzicht, risico-perceptie, verkeersgedrag verder aan te leren. Deze opleiding wordt gegeven door speciaal daartoe bijgeschoolde lesgevers. Na het aflopen van de stage (maximaal 12 maanden voor de totale oefenperiode) onder begeleiding van 1 of 2 begeleiders (zoals nu voorzien) wordt het definitieve praktijkexamen afgelegd, naar keuze met de eigen wagen of met de rijsschool.

- b. Vanaf 17 jaar of ouder, met directe toegang tot het definitieve rijexamen.

Principe:

Dit systeem is bedoeld voor wie een volledige praktijkopleiding in de rij-school wil volgen. Na de technische basis wordt ook het inzicht in eenvoudige en complexe verkeers-situaties verworven. Deze training gebeurt uitsluitend onder begeleiding van een erkende rij-school met voertuig met dubbele bediening. De sessie rond verkeersinzicht, risicoperceptie en verkeersgedrag vormt ook in deze opleiding een essentieel onderdeel. Deze sessie wordt gegeven door speciaal daartoe opgeleide lesgevers. De kandidaat wordt na het (definitieve) praktijkexamen, indien hij of zij nog géén 18 jaar geworden is, verder gecoacht door de begeleiders gedurende de eerste kilometers – tot aan de 18^e verjaardag – onder dekking van een rijbewijs op proef. Nadien mag de kandidaat alleen rijden.

Daarnaast is dit systeem bedoeld voor kandidaat-bestuurders die al 18 jaar of ouder zijn en een rijbewijs willen behalen zonder gebruik te maken van de vrije begeleiding (omdat ze geen begeleider hebben of omdat ze het rijbewijs dringend nodig hebben). We willen ons niet vastpinnen op een minimumleeftijd voor toegang tot deze mogelijkheid. In overleg met de overheid en op advies van verkeers-specialisten, kan immers de directe toegang worden voorbehouden aan kandidaat bestuurders vanaf bvb 20

jaar of zelfs ouder. Federdrive vraagt wel begrip voor de situatie waarin sommige kandidaat-bestuurders zich bevinden: ze hebben werk en kunnen daar enkel geraken met de auto, gezinsuitbreiding, ... Indien de leeftijd naar boven wordt opgeschoven, is de 'gevaarlijke' periode bovendien achter de rug. Daarnaast lopen deze kandidaten – door de levensfase waarin ze zich bevinden – meestal minder risico's op ongevallen. Het zou bovendien vreemd zijn dat deze mensen op een lang opleidingstraject worden gezet, maar wel bvb vanaf 18 jaar met een 44 tonner de baan op mogen. Of vanaf die leeftijd wél al met een motorfiets mogen rijden, overigens na een opleiding met onmiddellijke toegang.

Opleiding:

De kandidaat volgt een volledige rijopleiding in de erkende rij-school, en traint naast de eerste twee modules uit het curriculum, ook de eenvoudige en complexe verkeerssituaties én volgt de sessie verkeersinzicht. Daarop volgt een 'definitief' (zie verder) rijexamen (er moet dus maar één praktijkexamen worden afgelegd) en kan de kandidaat:

- Tot aan de 18^e verjaardag onder begeleiding rijden van één of twee vaste begeleiders.
- Indien hij/zij xx jaar is, met een rijbewijs op zak beginnen te rijden.

Voorlopig praktijkexamen:

Praktijkexamen dat vooral de nadruk legt op een correcte rijtechniek en het veilig en zelfstandig kunnen besturen van een voertuig op de openbare weg.

Definitief praktijkexamen:

Praktijkexamen dat ook focust op andere vaardigheden dan enkel de technische. Het gaat de zelfstandigheid van de nieuwe bestuurder na en focust dan ook op de motieven van de genomen beslissingen in het verkeer. Indien dit examen wordt afgelegd in het kader van een directe toegang (ofwel op 17 jaar, ofwel in de latere directe toegang) is dit een combinatie van voorlopig en definitief praktijkexamen.

1. Tweede fase.

De tweede fase, die een zeer groot verschil kan maken in de verkeersveiligheid voor nieuwe bestuurders zoals aangetoond in de resultaten in andere landen, bestaat uit een terugkommoment naar analogie met het project 'on the road' van VSV⁶. Het is echter nog meer uitgewerkt en omvat 3 luiken:

- Een **sensibiliseringsmoment op de piste** met een remmanoeuvre (aan bvb een zebrapad, tegen verschillende snelheden) en een oefening om het verschil aan te tonen tussen in de bocht blijven of de controle verliezen over het voertuig (bijna 50% van de ongevallen heeft immers te maken met verlies van controle over het voertuig)
- Een **sensibiliseringsmoment in een 'verkeershal'**, met uitleg over het nut van gordels in een tolwagen en/of gordelsimulator, alcoholbril, reactiemeters,...
- Een **attitudemoment in groep** en onder leiding van een ervaren verkeersdeskundige, verkeerspsycholoog, opgeleide lesgever. Tijdens deze sessie wordt gesproken over attitude, peer group behavior, ongevallen en hun gevolgen. Deze sessie wordt als belangrijkste onderdeel beschouwd en krijgt dan ook het meeste tijd. Het is de voortzetting van de rode draad doorheen de opleiding, de momenten waarop de nieuwe bestuurder in contact komt met zaken als ingesteldheid, gedrag en inzicht.

De duur van dit terugkommoment is 5 à 6 uren (of 8 lesmomenten) en wordt doorlopen tussen de 3 en 12 maanden na het behalen van het rijbewijs.

⁶ VSV: Vlaamse Stichting Verkeerskunde. Voor meer info zie: www.ikvolgontheroad.be

Moed wordt beloond

Een gedegen rijopleiding kan de verkeersveiligheid drastisch verbeteren. Voorbeelden uit o.a. Oostenrijk, Zweden, Noorwegen, IJsland,... bewijzen dat een aangepaste opleiding meer dan een derde minder ongevallen onder jongeren tot gevolg kan hebben. Federdrive hanteert wat conservatievere cijfers, maar is ervan overtuigd dat het aantal dodelijke ongevallen bij jongeren kan dalen met minstens 15 tot 25%. Daarnaast zal ook het aantal ongevallen met zwaargewonden of zelfs met alleen materiële schade sterk teruglopen.

Wat vaak vergeten wordt is dat het behalen van het rijbewijs voor de auto meestal de eerste opleiding is waarmee nieuwe bestuurders geconfronteerd worden. Indien hier foute technieken en competenties worden aangeleerd, of erger, foute attitudes worden overgedragen, zal het gebrek aan een goede rijstijl en ingesteldheid gewoon worden overgedragen wanneer de kandidaat een volgend rijbewijs (bvb voor motorfiets, vrachtwagen of bus) behaalt. Het is dan bovendien bijzonder moeilijk om al wat dieper gewortelde gewoontes af te leren, zeker als het gaat over attitude. De sector van rij scholen is dan ook vrijwel zeker dat een verbetering van de rijopleiding voor de auto op termijn ook haar vruchten afwerpt in de ongevalstatistieken voor andere categorieën gemotoriseerd vervoer.

De betaalbaarheid van de rijopleiding werd opgenomen in de regeerakkoorden en is ook een zorg voor Federdrive. Toch mag betaalbaarheid nooit ten koste gaan van kwaliteit of verkeersveiligheid. In andere

Europese landen werd de aanpassing van de rijopleiding ook met grote angst voor de betaalbaarheid ingevoerd. Twee jaar later had de forse daling van het aantal jonge verkeersdoden het protest op de kostprijsverhoging doen verstommen.

Federdrive lanceert al meer dan twintig jaar voorstellen om de rijopleiding voor iedereen betaalbaar te houden. De maatschappelijke kost die het aantal verkeersdoden jaarlijks genereert, is in België gewoonweg te hoog om nog aanvaardbaar te zijn en ook als het in koude cijfers zou worden omgezet (met een 'kost' die per verkeersslachtoffer tot in de miljoenen oploopt), is elke daling van het aantal verkeersdoden snel terugbetaald.

Verderop in deze visienota overlopen we enkele voorstellen die iedereen toegang geven tot het behalen – én betalen – van een rijbewijs. Een goede rijopleiding betaalt zichzelf trouwens vrij snel terug. Zelfs met een voorzichtige berekening is een goede rijopleiding op minder dan vijf jaar terugbetaald. De gemiddeld 56 jaren die volgen zijn een besparing die de kost van de opleiding vèr overtreffen.



Voorstellen om de rijopleiding betaalbaar te houden:

- **De BTW** van een uur rijles **terugbrengen naar 6%**. Nu gaat meer dan 50% (64% indien alle elementen worden meegeteld) van een uur rijles rechtstreeks naar de staat, zoals blijkt uit een eenvoudig rekenvoorbeeld.
 - Een uur rijles kost gemiddeld 55 €.
 - Daarvan is 9,5 € BTW;
 - 18 € loonbijdragen (bovenop het nettoloon);
 - 3 tot 4 € accijnzen, niet aftrekbare BTW, et cetera.

Rijscholen zijn erg arbeidsintensieve ondernemingen. De dure lonen, de belastingen op voertuigen en de brandstof drijven de prijzen sterk op.

- De uitgaven om een rijbewijs **fiscaal aftrekbaar** maken – naar analogie met bijvoorbeeld kinderopvang of zomerkampen.
- Een deel van het **boetefonds** daadwerkelijk investeren in verkeersveiligheid door ondersteuning van rij scholen en opleiding voor de lesgevers. Een relatief klein deel van dat boetefonds zou volstaan om iedereen een gratis rijbewijs te bezorgen. Dat vinden we overdreven. Een ondersteuning zou al een flinke stap vooruit zijn – bijvoorbeeld door het verstrekken van beurzen voor een rijopleiding op basis van het inkomen van de ouders of de leerling.
- De sector kan de Minister ook bijstaan in het betaalbaar houden van de rijopleiding. Indien een basisopleiding verplicht wordt, is Federdrive bereid om elke begeleider een **gratis bijscholing** aan te bieden vooraleer hij met zijn of haar kandidaat de baan opgaat. Deze bijscholing zou bestaan uit het bijwonen van één of enkele lessen van zijn kandidaat – zodat er een goede afstemming ontstaat – en een opleidingssessie tijdens dewelke kandidaat en begeleider(s) een aantal tips krijgen voor een beter begeleidingstraject.
- De cursussen verkeersinzicht en risicoperceptie kan de sector gemakkelijk incorporeren in de theoriecursussen, door te werken volgens hetzelfde schema dat gebruikt wordt in het curriculum. De kandidaat die de theoriecursus volgt kan op deze manier **gratis** de cursus verkeersinzicht volgen, die noodzakelijk is om een veilig bestuurder te worden.

De ideeën in deze visienota voor de rijopleiding categorie B zijn een gevolg van de jarenlange expertise van professionelen uit de sector. Zij geven een voorstelling van de mogelijkheden om de rijopleiding haar rechtmatige plaats te geven als hoeksteen van verkeersveiligheid. Daarnaast heeft de sector ook een visie op de verbetering van opleiding voor andere categorieën van rijbewijs én voor wat betreft de nascholing (de zogenaamde vakbekwaamheid en 'code 95' op het rijbewijs), waar ze binnenkort eveneens een nota over uitbrengt.

Samengevat:

België scoort niet goed inzake verkeersveiligheid:

- we scoren slecht inzake de algemene verkeersveiligheid,
- we scoren erg slecht wat betreft jonge verkeersslachtoffers.

Volgens Federdrive *kan* en *moet* rijopleiding aanzien worden als fundamenteel element om de verkeersveiligheid te verbeteren. De rijopleiding moet in de toekomst in staat kunnen zijn om – naar analogie met het buitenland – tenminste 25% minder jonge verkeersdoden te genereren.

- Het door Federdrive aangeleverde en door de werkgroep rijopleiding aanvaarde curriculum moet nu snel worden ingevoerd.
- Er moet werk worden gemaakt van een gefaseerde rijopleiding.
- Verkeersinzicht, risicoperceptie en rij-attitude moeten de rode draad vormen die doorheen de hele opleiding loopt, met inbegrip van de verschillende examens.
- De praktijkopleiding omvat best een minimaal luik in de erkende rijsschool.
- Er moet opnieuw een directe toegang worden ingevoerd tot het rijbewijs, op basis van een uitgebreide rijopleiding volgens het curriculum. De doelstelling is het bereiken van competentie om zelfstandig te rijden, niet een minimum aantal uren.
- Het praktijkexamen moet ook hervormd worden naar een competentie-gerichte proef, met meer aandacht voor besluitvaardigheid, verkeersinzicht, milieuvriendelijk rijden.

Leren rijden mag niet stoppen na het rij-examen:

- Federdrive pleit voor een tweede fase, enkele maanden na het rij-examen met verdere uitbouw van de competenties maar meer nog met een luik sensibilisering en attitudevorming in het verkeer.
- Rijden moet aanzien worden als een levenslang leerproces met meer mogelijkheden tot bij- en nascholing van bestuurders.

De prijs van een rijbewijs moet ook in de toekomst niet de pan uitswingen:

- Door na te denken over manieren om het arbeidsintensieve karakter van een rijopleiding te verlichten, **zonder in te boeten op kwaliteit**.
- Door na te denken over fiscale maatregelen (aftrekbaarheid, inzet boetefonds enz) in de rijopleiding.
- Door in overleg met de sector maatregelen in te voeren die kostonaafhankelijk zijn.

FEDERDRIVE

Z.1 Researchpark 310 | 1731 Zellik

T 02/705.05.26 | **F** 02/705.05.79

info@federdrive.be | www.federdrive.be