



Federatie Erkende Rijscholen en Opleidingscentra

Prioriteiten Federdrive Vlaanderen 2024 – 2029

10 Concrete prioriteiten

- 1. Minimale professionele basisopleiding voor het behalen van het autorijbewijs.**
Federdrive vraagt om politieke moed op te brengen om een minimale professionele rijopleiding verplicht te maken.
- 2. Directe toegang tot het rijbewijs B en verdere harmonisering van de rijopleiding tussen de gewesten.**
Federdrive vraagt een directe weg naar het rijexamen met 30 verplichte lessen en een verplichte opvolgles 1 maand en 3 maanden na het rijexamen.
- 3. Verdere uitbouw van een performanter theorie-examen.**
Federdrive vraagt om aanpassingen van het aantal vragen om fraude onmogelijk te maken.
- 4. De aanpassing van de code 78 (automaat) op het rijbewijs.**
Federdrive vraagt om een aanpassing van de wetgeving (code 78) om van het behalen van het rijbewijs met automaat de standaard te maken.
- 5. Een duidelijke en gecontroleerde rijopleiding voor de burger.**
Federdrive vraagt om een gecontroleerd opleidingsstelsel waarbij alle actoren die professioneel rijonderricht verstrekken kunnen zorgen voor een betere verkeersveiligheid en dus ook moeten aantonen.
- 6. Inhoudelijke hervorming van de toegang tot het beroep.**
Federdrive is bezorgd dat in de voorliggende teksten van de uitvoeringsbesluiten de instroom van nieuwe kandidaat-rijlesgevers sterk zal afremmen door een te hoge kost van de opleiding en examinering. Federdrive is vragende partij om de uitvoeringsbesluiten samen met de overheid te herbekijken en deze drempel, in het belang van een kwalitatieve opleiding, weg te halen.
- 7. Rechtstreekse weg om het brevet V (lesgever zwaar vervoer) te behalen.**
Federdrive vraagt aan de overheid om samen met de sector te bekijken op welke manier de rechtstreekse weg naar het behalen van een brevet V kan versneld worden.
- 8. De uitwerking van het BVR 'professioneel rijonderricht'.**
Federdrive is vragende partij voor een eenheidsstatuut, waaraan alle actoren moeten voldoen en dat gebaseerd is op de kwaliteit van het onderricht en de toegevoegde waarde voor de verkeersveiligheid.
- 9. ADAS: Invoering van de nieuwste technologieën in de rijopleiding.**
Federdrive is vragende partij om samen met de overheid te bekijken hoe deze rijhulpsystemen in de huidige rijopleiding geïntegreerd kunnen worden.
- 10. Samenwerking tussen de verschillende stakeholders.**
Federdrive vraagt aan alle stakeholders om zich met hun werkingsmiddelen te focussen op het ondersteunen van de erkende rijopleiding en geen activiteiten uit te bouwen die een concurrentie betekenen voor de erkende rijopleiding.

Inleiding.

De mobiliteit en verkeersveiligheid zijn essentiële elementen die bijdragen aan het welzijn van de inwoners van Vlaanderen. Federdrive, de beroepsvereniging voor erkende rij scholen, streeft ernaar om niet alleen rijopleidingen van de hoogste kwaliteit aan te bieden, maar ook actief mee te denken over hoe we het Vlaamse verkeer veiliger en efficiënter kunnen maken.

Doorheen de jaren werd een nauwe band opgebouwd tussen Federdrive en de aangesloten leden, namelijk de erkende rij scholen. Daarnaast hebben wij inzicht verworven in de uitdagingen en kansen die zich binnen onze sector voordoen. Ondanks de gezamenlijke inspanningen is er nog steeds heel wat ruimte voor verbetering, zowel op het gebied van opleiding als regelgeving.

Met deze nota streven we ernaar om enkele cruciale punten binnen de rijopleiding aan te kaarten die kunnen bijdragen aan een verdere verhoging van de verkeersveiligheid in Vlaanderen. Federdrive werpt zich dan ook uitdrukkelijk op als gesprekspartner voor de nieuwe Vlaamse regering. Door samenwerking en constructieve dialoog kunnen we zo streven naar een gezamenlijk doel: een veiliger verkeer voor alle weggebruikers.

Tijdens de vorige legislaturen werden reeds een aantal aanpassingen uitgevoerd die voortkwamen uit eerdere visienota's:

- De opwaardering van de theorie-examens;
- Het aanpassen van de praktijkproeven met de herinvoering van manoeuvres en het zelfstandig rijden;
- Het herinvoeren van een verplicht vormingsmoment voor begeleiders;
- De invoering en herevalueren van het terugkommoment voor nieuwe bestuurders.

Dit resulteerde in een positieve evolutie in de verkeersveiligheidscijfers. Vooral het aantal jonge verkeersslachtoffers (18 - 24j.) daalde spectaculair, van 88 in 2017 naar 28 in 2023(*). Ook in andere landen werd een betekenisvolle daling van het aantal jongeren in deze statistieken opgetekend na invoering van vernieuwingen in de rijopleiding.

Federdrive is ervan overtuigd dat er nog aanpassingen nodig zijn die een positieve impact zullen hebben op de verkeersveiligheid. Zo kunnen we bepaalde maatregelen, die in de buurlanden succesvol blijken te zijn, ook hier implementeren. Federdrive vraagt dan ook aan de verschillende politieke actoren om tijdens deze legislatuur rekening te houden met de opmerkingen en aanbevelingen van de professionele rijopleidingssector en sterk in te zetten op overleg om tot een goede en gedragen regelgeving te komen.

Federdrive is daarom steeds bereid in overleg te gaan.

(*) Bron: Statbel, bewerking Statistiek Vlaanderen

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

Er is geen discussie over hoe de meest waardevolle rijopleiding er uit ziet:

- Een combinatie van theorie en praktijk is het meest effectief. De theoriecursus helpt de leerlingen op een praktijkgerichte manier de regels van de weg te kennen, een basispakket praktijklessen zet hen op weg om een voertuig veilig te beheersen en met verkeerssituaties om te gaan.
- Betrokkenheid van de ouders in de rijopleiding van hun kinderen is waardevol. Zij moeten alle ondersteuning krijgen die nodig is om een actieve rol te spelen.
- Extra lessen na een eerste oefenperiode helpen om te oefenen op gevaarsherkenning en om te gaan met complexere verkeerssituaties.
- Goed gevormde lesgevers stimuleren reflectie en zelfevaluatie bij hun leerlingen en leggen de basis voor een bestuurder die zichzelf steeds beter maakt.
- Levenslang leren via het terugkommoment en het toetreden tot communities die veilig rijden ondersteunen zijn belangrijk.

In zowat alle andere Europese landen geldt dat een minimale verplichte basisopleiding in een erkende rijsschool gevolgd wordt. Ook Federdrive is voorstander van deze maatregel. Daarbij zijn we vragende partij om de vrije begeleiding nog meer te ondersteunen en omkaderen door een minimale basiscursus in de rijsschool verplicht te maken.

Begeleiders reageren in de rijsscholen opvallend positief op hun verplichte deelname aan het vormingsmoment, net als de deelnemers aan het verplichte terugkommoment. Als er steeds duidelijk wordt gemaakt dat de vorming- en terugkommomenten een positieve impact hebben op de eigen veiligheid of die van de kinderen, dan zal acceptatie van de verplichte basisopleiding ongetwijfeld op hoge aanvaarding kunnen rekenen. Daarnaast is het bekend dat ouders de eigen gebreken in hun rijgedrag overdragen op het gedrag van de kinderen die ze leren rijden. Ook de Vlaamse werkgroep rijopleiding met daarin de voornaamste Vlaamse stakeholders in het debat zijn van mening dat een minimale basisopleiding een must is.

Ook de **theoriecursus verkeersgedrag** en een **basisopleiding van 6 uur** in een erkende rijsschool zou verplicht moeten worden. De leswagen met dubbele bediening en een goed opgeleide rijlesgever bieden de beste omgeving om de eerste bewegingen uit te voeren in de auto en de eerste stappen te zetten in het verkeer. De ouders zijn daarbij steeds welkom om opgeleid te worden. Een professionele opvolging van het leertraject met ouderlijke betrokkenheid leidt tot de beste resultaten. De **opleiding naar een bekwaamheidsattest** om zelfstandig te oefenen kan dan weer anders ingedeeld worden met een minimumverplichting van 18 lessen en een verplichting van een opvolgles na 1 maand en een evaluatieles voor het afleggen van het rijexamen.

Federdrive vraagt dan ook om de politieke moed op te brengen om een minimale professionele rijopleiding verplicht te maken.

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

Jongeren beginnen immers steeds op latere leeftijd aan hun rijopleiding en dat is een goede evolutie. Het rijbewijs is echter vaak op betrekkelijk korte termijn nodig voor het uitoefenen van een job of in het kader van familiale omstandigheden. Een stage met de daaraan verbonden beperkingen is voor deze groep nieuwe bestuurders vaak een obstakel, waardoor gedurende deze 5 maanden weinig tot niet gereden wordt. De directe weg naar het rijexamen zoals die ook in andere landen en over de taalgrens bestaat is hiervoor een nuttige oplossing.

In degelijke gevallen is het nuttig om de stageperiode voor het rijexamen te vervangen door een periode na het rijexamen waarin ze minder privileges hebben zoals rijden in weekendnachten, in het buitenland, enz.

Federdrive vraagt daarom een directe weg naar het rijexamen met 30 verplichte lessen en een verplichte opvolgles 1 maand en 3 maanden na het rijexamen.

3. Verdere uitbouw van een performant theorie-examen.

Regelmatig worden er in de examencentra (pogingen tot) fraude vastgesteld tijdens het afleggen van theorie-examens. Door een recente wijziging in de wetgeving kunnen de fraudeurs beter vervolgd worden en uitgesloten worden tot verdere deelname aan nieuwe examens.

Hoewel het aantal vragen voor de theorie-examens sterk gestegen is tot 1.200 vragen, is het systeem nog steeds niet waterdicht genoeg. Dit biedt nog steeds mogelijkheden voor malafide organisaties zoals 'Altijd Geslaagd' om er nog steeds in te slagen om alle examenvragen (en -reeksen) te bemachtigen en het codesysteem van de examencentra te ontcijferen. De kandidaten krijgen enkele uren voor het theorie-examen exact dezelfde vragen voorgelegd die ze nadien op hun examen zullen krijgen.

Bestuurders die geen enkele notie hebben van de wegcode of de Nederlandse taal, maar toch slagen in een examen en dus met een (voorlopig) rijbewijs de baan op gaan, vormen een gevaar voor de veiligheid van andere weggebruikers.

Er dient een performanter systeem uitgewerkt te worden met nog meer vragen, filmpjes, 'rollende antwoorden' en verschillende combinaties vraag-afbeelding. **De verdere uitbouw van het aantal vragen op het theorie-examen categorie B en de introductie van systemen die fraude onmogelijk maken is een prioriteit.**

Vlaanderen dient hier over de departementen heen samen te werken om tegen dergelijke organisaties daadkrachtig op te treden. Zij zijn een direct gevaar voor de verkeersveiligheid en dus op de ganse samenleving. Een grondig getoetste kennis van de theorie is de basis voor een veilige deelname aan het verkeer.

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 de erkende rijnschool), worden in Vlaanderen nog zeer veel examens afgelegd met handgeschakelde wagens. Automatisch geschakelde voertuigen zijn vandaag een beter alternatief dan een handgeschakeld voertuig, aangezien ze veiliger én milieuvriendelijker zijn. Bovendien opent een automaat de deur naar elektrisch en hybride rijden, wat de nieuwe norm wordt. Het uitrollen van een vloot met automaatwagens in de rijnschool wordt sterk belemmerd voor code 78. In een aantal Europese landen (o.a. Frankrijk, Duitsland, Oostenrijk) heeft men dit reeds ingezien en is er een sterke trend naar elektrisch en automaat-rijden. Zo zijn bijna 50% van de leswagens in Noorwegen elektrisch en zijn er in sommige andere landen (bvb Oostenrijk) rijnscholen met enkel automatische geschakelde voertuigen.

Federdrive vraagt dan ook een aanpassing van de wetgeving m.b.t. de code 78 om het gemakkelijker te maken om het rijbewijs eerst met automaat af te leggen en, indien nodig, om te wisselen naar een handgeschakeld rijbewijs. Dit zou kunnen door bvb enkel een minimaal aantal uren rijles op te leggen i.p.v. het huidige verplichte praktijkexamen.

5. Een duidelijk en gecontroleerde rijopleiding voor de burger.

Met het decreet 'Professioneel Rijonderricht' werd een kader gecreëerd die de basis moet leggen voor de uitvoeringsbesluiten waarbij alle actoren die professioneel rijonderricht aanbieden, aan dezelfde kwaliteitsnormen en controle onderworpen worden.

Federdrive is bezorgd over de opsplitsing van het professioneel rijonderricht in 2 soorten:

- Het dwingende professionele theorie- en praktijkonderricht dat **uitsluitend in de rijnschool** mag gegeven worden en onderhevig is aan een strenge regelgeving
- Het niet-dwingende professionele theorie- en praktijkonderricht dat **binnen of buiten de rijnschool** mag gegeven worden en aan geen enkele bijkomende verplichting onderhevig is

Deze opsplitsing is een totale uitholling van het decreet en de doelstellingen van de hervorming. Hierdoor ontsnappen de niet-dwingende lessen aan elke vorm van controle aangezien de vergunde lesgevers die hun activiteiten ontplooiën buiten de erkende rijnschool geen enkele bijkomende verplichting hebben aanzien van de overheid. Kandidaat-bestuurders zijn m.a.w. niet beschermd door het toezicht van het Vlaamse Gewest op hun dienstverlening. Controle en handhaving is bijgevolg onmogelijk. Federdrive is vragende partij voor een duidelijke lijn in deze materie. Voor de burger is het immers niet duidelijk wat de gevolgen zijn van zijn keuze.

Federdrive vraagt een gecontroleerd opleidingssysteem waarbij alle actoren die professioneel rijonderricht verstrekken kunnen zorgen voor een betere verkeersveiligheid en dus ook moeten aantonen.

6. Inhoudelijke hervorming van de toegang tot het beroep van rijlesgever.

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

In 2020 werd een aanzet gegeven voor een werkgroep tussen enkele belangrijke stakeholders binnen de rijopleiding. Deze werkgroep kwam tot een consensus over een hervorming van de opleiding en examinering voor het behalen van de brevetten van beroepsbekwaamheid voor rijlesgevers.

Dit initiatief kwam er omdat de huidige brevetexamens niet meer van deze tijd zijn door hun sterke gerichtheid op letterlijke kennis van de wegcode en diepgaande kennis over (ook verouderde) voertuigtechniek. De moderne rijlesgever heeft naast kennis en inzicht in de reglementering en kennis in moderne voertuigtechnologieën, vooral opleiding nodig in communicatie, sensibilisering, verkeerskunde en het overdragen van kennis en inzichten. In deze hervorming is veel opleiding voorzien en vormen de examenvakken geen hinder meer om de juiste kandidaten te werven.

Deze hervorming werd afgetoetst met MOW en leidde tot een grotendeels afgewerkt document dat niet leidt tot een makkelijkere weg tot het beroep, maar wel tot een meer waardevolle weg richting het beroep, met een positieve impact op de verkeersveiligheid.

De erkende rijsschool, met zijn directeur die instaat voor de kwaliteit van de lessen, biedt een kader om lessen optimaal in te richten. De hervorming van de opleidingen en brevetexamens trekt meer geschikte mensen aan om aan die opleiding te beginnen.

Federdrive is bezorgd dat in de voorliggende teksten van de uitvoeringsbesluiten de instroom van nieuwe kandidaat-rijlesgevers sterk zal afremmen door een te hoge kost van de opleiding en examinering. Federdrive is vragende partij om de uitvoeringsbesluiten samen met de overheid te herbekijken en deze drempel, in het belang van een kwalitatieve opleiding, weg te halen.

7. Rechtstreekse weg brevet V (lesgever zwaar vervoer)

De bus-en transportsector kijkt tegen een logistiek infarct aan door het grote tekort aan chauffeurs in de komende jaren. Voor de instroom van nieuwe chauffeurs kijkt de sector naar de VDAB, 3^e graad beroeps secundair onderwijs, De Lijn en andere opleidingskanalen zoals de vrije begeleiding,

Ook de rijsschoolsector kampt met een vergrijzing van hun opleiders zwaar vervoer waardoor er zich nu reeds een groot tekort voordoet, wat zorgt voor lange wachttijden. Door het lange opleidingstraject voor een lesgever zwaar vervoer kan er enkel gerekruteerd worden onder de bestaande autolesgevers.

In het ontwerp-BVR werd reeds een rechtstreekse weg opgenomen naar het behalen van een brevet V (lesgever zwaar vervoer) maar dit kan pas uitwerking hebben begin 2026.

Federdrive vraagt aan de overheid om samen met de sector te bekijken op welke manier de rechtstreekse weg naar het behalen van een brevet V kan herbekeken worden, waarbij, naar analogie van de lesgevers die ingeschakeld worden voor de andere opleidingskanalen (VDAB, De Lijn, ...), totaal andere rekruteringscriteria en toegangsvoorwaarden van toepassing zijn.

8. De uitwerking van het BVR Professioneel rijonderricht

Reeds twee legislaturen lang had de Vlaamse regering, die de laatste jaren erg veel wijzigingen aanbracht in de rijopleiding, een akkoord over een level playing field voor de rijschoolsector. **Dit was voor alle partijen een onderhandeld compromis**, aangezien het zorgde voor 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:

- **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 een 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 rond 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 slechts economisch goed, zal dit zijn weerslag hebben op de geboden kwaliteit en effectiviteit en bijgevolg op de verkeersveiligheid;
- 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 ook 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 of aan mensen die met de rij school hun opleiding verplicht *moeten* verderzetten. Ze zijn bijgevolg gevoelig aan fraude en misbruik in 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.**

Concreet betekent dit:

- Dat rij scholen effectief aan de controle van de overheid moeten kunnen worden onderworpen. Dit betekent 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. Rij scholen worden geleid door daartoe opgeleide mensen, met ervaring in de expertise van het leren autorijden. Ervaring in een bestaande rij school is daarbij onontbeerlijk.
- Dat er zoals in elke organisatie een eindverantwoordelijke is die toeziet op de kwaliteit van de dienst, zowel operationeel als pedagogisch.

Federdrive is daarom vragende partij voor een eenheidsstatuut, gebaseerd op de huidige erkenningsregeling van erkende rij scholen, waaraan *alle* actoren moeten voldoen en dat gebaseerd is op de kwaliteit van het onderricht en de toegevoegde waarde voor de verkeersveiligheid.

Er moet daarom grondig werk gemaakt worden van de manco's aan de voorliggende teksten van de uitvoeringbesluiten.

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

Advanced Driver Assistance Systems (ADAS) zijn systemen die de bestuurder helpen bij het uitvoeren van zijn of haar rijtaak. Deze systemen kunnen – mits correct gebruik – positief bijdragen aan verkeersveiligheid, verkeersdoorstroming en milieu. Deze rijtaakondersteunende systemen zijn bedoeld om het de bestuurder gemakkelijker te maken en de wegen veiliger te maken. Maar ze brengen ook risico's met zich mee. Heel wat van deze systemen zijn namelijk onbekend bij de consument, waardoor ze niet of onvoldoende doorwegen in het aankoopproces. Bovendien is de gebruiker niet altijd op de hoogte over welke systemen hij effectief beschikt, laat staan hoe gebruikt moeten worden.

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

10. Samenwerking tussen de verschillende stakeholders

De rijschool, de ouders, begeleiders, overheden en verenigingen dienen zoveel mogelijk samen te werken om hetzelfde doel te bereiken: het aantal verkeersslachtoffers sterk terugdringen. Het vormingsmoment voor ouders, de kans om theorie- en praktijklessen bij te wonen als begeleider, het terugkommoment, de verkeersquiz van de VSV, verkeersavonden bij verenigingen... Al deze maatregelen dragen bij tot het bereiken van de doelstellingen.

Federdrive vraagt aan de gesubsidieerde instellingen om geen concurrerende activiteiten uit te voeren voor de erkende rijopleiding maar aanvullend en ondersteunend te werken om zo volop mee te bouwen aan de lijn van levenslang leren.

Federdrive wil aan de hand van deze prioriteiten de komende 5 jaar meewerken aan een betere rijopleiding en bijgevolg veiliger verkeer. We staan steeds open voor overleg en verdere duiding van deze en andere standpunten.

Thomas Van Coillie
Voorzitter Federdrive Vlaanderen
thomas@federdrive.be
0497 89 86 03