

V L A A M S P A R L E M E N T



Zitting 1998-1999

3 mei 1999

VERZOEKSCHRIFT

betreffende het integreren van de rijopleiding in het onderwijs

VERSLAG

**namens de Commissie voor Onderwijs, Vorming en Wetenschapsbeleid
uitgebracht door de heren Jos De Meyer en Chris Vandenbroeke**

Samenstelling van de commissie :

Voorzitter : de heer Gilbert Vanleenhove.

Vaste leden :

de heer Jos De Meyer, mevrouw Mia De Schamphelaere,
de heren Erik Matthijs, Freddy Sarens, Gilbert Vanleenhove ;

de heer Roland Deswaene, mevrouw Marleen Vanderpoorten,
mevrouw Sonja Van Lindt ;

de heer René Swinnen, mevrouw Gracienne Van
Nieuwenborgh, de heer André Van Nieuwerkerke ;

de heren Pieter Huybrechts, Joris Van Hauthem ;

de heer Kris Van Dijck ;

de heer Ludo Sannen.

Plaatsvervangers :

mevrouw Sonja Becq, de heer Paul Deprez, mevrouw
Kathleen Helsen, mevrouw Maria Tyberghien-
Vandenbussche, mevrouw Mieke Van Hecke ;

de heren Ward Beysen, Karel De Gucht, André Denys ;

de heer Patrick Hostekint, mevrouw Anne Van Asbroeck,
de heer Robert Voorhamme, ;

de heren Emiel Verrijken, Frans Wymeersch ;

de heer Chris Vandenbroeke ;

mevrouw Cecile Verwimp-Sillis.

DAMES EN HEREN,

Op 12 januari 1999 diende mevrouw Siska Germonpré, nationaal secretaris van de Jongerenbeweging van de Socialistische Mutualiteiten, namens 5.000 jongeren ouder dan 16 jaar bij de voorzitter van het Vlaams Parlement een verzoekschrift in betreffende het integreren van de rijopleiding in het onderwijs.

De Commissie voor Staatshervorming, Algemene Zaken en Verzoekschriften heeft het tijdens haar vergadering van 18 maart 1999 ontvankelijk verklaard en voor verdere behandeling doorverwezen naar de Commissie voor Onderwijs, Vorming en Wetenschapsbeleid.

De Commissie voor Onderwijs behandelde het verzoekschrift op 21 en 28 april 1999. Zij heeft daartoe op 21 april 1999 mevrouw Siska Germonpré, eerste ondertekenaar, en de heer Mario Willems, raadsman, gehoord. Het verzoekschrift werd vooraf aan de commissieleden bezorgd.

In het kader van een beslissing omtrent dit verzoekschrift zette de Commissie voor Onderwijs, Vorming en Wetenschapsbeleid op 28 april 1999 de bespreking voort van het voorstel van resolutie van de heer Peter De Ridder betreffende de integratie van verkeersopvoeding en -opleiding in het onderwijs (*Parl. St.*, Vl. Parl., 1997-1998/761 nr. 1 tot 3). De Commissie oordeelde dat de behandeling van deze resolutie de beslissing van de Commissie omtrent het verzoekschrift zou bepalen. De resolutie werd door de Commissie geamendeerd en unaniem aangenomen.

I. Hoorzitting van 21 april 1999 met mevrouw Siska Germonprez en de heer Mario Willems

De voorzitter : Collega's, zoals u weet heeft de heer De Ridder een voorstel van resolutie ingediend betreffende de integratie van de verkeersopvoeding en de verkeersopleiding in het onderwijs (*Parl. St.*, Vl. Parl., 1997-1998, nr. 761/1). Hij heeft na een debat in dit parlement de bespreking van zijn voorstel in afwachting van de inzameling van bijkomende gegevens, uitgesteld.

Mevrouw Siska Germonprez, nationaal secretaris van MJA : MJA heeft via een petitie-actie voor het integreren van de rijopleiding in het onderwijs 5.000 handtekeningen van jongeren verzameld. België heeft een slechte reputatie als het over ver-

keersveiligheid gaat. We scoren twee keer zo slecht als de Scandinavische landen en buurlanden zoals Nederland en Groot-Brittannië. De ongevallencijfers vertonen de laatste jaren weliswaar een dalende trend, maar toch was er in 1997 opnieuw een stijging in vergelijking met 1996 waar te nemen. In 1997 stierven er binnen de dertig dagen na het verkeersongeval 1.364 mensen ; er werden 11.432 zwaargewonden geteld. Jongeren zijn erg vaak het slachtoffer van weekend- en andere ongevallen.

Volgens deskundigen is een gebrek aan rijervaring en -opleiding de beslissende oorzaak. Het behalen van een rijbewijs is bovendien een noodzaak geworden om in de hedendaagse samenleving te kunnen functioneren. Bij aanwervingen is het bezit van een rijbewijs B gewoon onontbeerlijk. Veel bedrijven zijn trouwens niet te bereiken met het openbaar vervoer.

Uit een onderzoek van de VDAB van 31 oktober 1998 blijkt dat op die dag 79.000 werkzoekenden – dat is 37 percent van de ingeschreven werkzoekenden – niet over een rijbewijs beschikten. Van de werklozen die enkel over een lageronderwijsdiploma beschikten, had 45,7 percent geen rijbewijs ; bij de groep van universitair gediplomeerden was dat cijfer amper 14,7 percent. Het is niet denkbeeldig dat er een oorzakelijk verband is tussen werkloosheid en het niet-bezitten van een rijbewijs.

Een rijbewijs verwerven is een dure zaak. Als men in een rijkschool het volledige programma van 20 uren volgt, betaalt men al vlug 35.000 frank. Die opleiding spitst zich toe op het slagen voor het examen ; de aandacht voor defensief rijden en andere verkeersveilige tips is eerder beperkt aanwezig.

De enorme toename van het autobezit heeft onze samenleving grondig veranderd. Mensen worden mobieler en men kan alsmaar verder van zijn werk wonen. Het just-in-timeprincipe leidt ertoe dat alsmaar meer goederen over de weg worden vervoerd. De keerzijde van deze medaille wordt steeds zichtbaarder. Vlaanderen is een verkeersinfarct nabij : steeds langere files, toenemende verkeersagressie, milieuvervuiling, enzovoort. De economische, sociale en menselijke kosten worden alsmaar groter.

Met onze actie willen we bekomen dat er in het secundair onderwijs meer aandacht wordt besteed aan de verkeers- en mobiliteitsproblematiek. De overheid heeft daar alle belang bij. Verkeersongevallen en een gebrek aan mobiliteit kosten de samenleving elk jaar vele miljarden. We vragen dat leerlingen in het laatste jaar van het secundair on-

derwijs de kans krijgen om een opleiding te volgen voor het behalen van het theoretisch gedeelte van het rijexamen B. Slagen in het examen van deze lessen over mobiliteit en verkeer zou moeten gelijkgesteld worden met het behalen van het theoretisch rij-examen.

Om iedereen de kans te geven een rijbewijs te verwerven met voldoende uren praktijkervaring, stellen we de invoering van een rijbeurs voor, naar analogie met de studiebeurzen. Die rijbeurzen moeten wel aan iedereen worden uitgereikt. Leerlingen die slagen in het examen voor de lessen mobiliteit zouden een rijbeurs moeten krijgen van 25.000 frank. Dat zou hen in staat stellen een groot gedeelte van de praktijklessen te betalen. Naast rij-scholen kunnen ook instanties zoals de VDAB en vormingsorganisaties voor zelfstandigen een rol vervullen.

Deze voorstellen zullen geld kosten. Een uur verkeers- en mobiliteitsopvoeding in het laatste jaar kost ongeveer 450 miljoen frank. Het betreft 390 miljoen frank aan personeelskosten en 60 miljoen frank voor praktisch materiaal. Als we uitgaan van 60.000 jongeren in het laatste jaar van het secundair onderwijs en we rekenen aan 25.000 per persoon, dan komt de invoering van de rijbeurs neer op 1,5 miljard frank per jaar. De combinatie van beide maatregelen zou 1,95 miljard frank per jaar kosten.

De investering zou een goede zaak zijn, want de kwaliteit van de opleiding zou meteen stijgen. Als het aantal ongevallen erdoor met de helft zou dalen, dan maakt de kosten-batenanalyse snel duidelijk dat de invoering een goede zaak voor de samenleving zou zijn. De kostprijs van de verkeersongevallen is ontzettend. Enkele jaren geleden bleek dat een ongeval makkelijk tot 7 miljoen frank per persoon kan oplopen, inclusief de ziekenhuis-, revalidatie- en verzekeringskosten. De totale kostprijs van verkeersongevallen op Europees vlak bedroeg in 1997 162 miljard Ecu of 6,4 biljoen Belgische frank. Dit laatste werd berekend door de European Transport Safety Council. Als de 7 miljoen frank wordt vermenigvuldigd met het aantal slachtoffers uit de categorie 18-24-jarigen in 1995, dan komen we uit op meer dan 22 miljard frank voor België alleen.

Het rijbewijs in het onderwijs is een bijzonder populair thema bij de jongeren. Ze waren er onmiddellijk voor te vinden. De 5.000 ondertekenaars van de petitie leveren hiervan het bewijs. De heer De Ridder heeft een voorstel van resolutie ingediend ter bevordering van de verkeers- en mobili-

teitsopleiding. We rekenen samen met heel wat jongeren op uw steun.

De voorzitter : De uitleg was erg nuttig en werd gestaafd door heel wat cijfergegevens. Bij het vastleggen van de eindtermen van het secundair onderwijs zijn we nog maar aan de eerste graad gekomen. Verkeersopvoeding, -integratie en rijbewijzen zouden ook aan bod moeten komen tijdens die besprekingen.

De heer Ludo Sannen : De toelichting is niet helemaal duidelijk. Ze bestaat uit twee elementen, maar het ene wordt gebruikt om het andere te ondersteunen. Het is belangrijk dat aandacht wordt besteed aan de verkeers- en mobiliteitsproblematiek in het onderwijs, maar dat is nog iets anders dan het aanleren van de theorie, praktijk en de juiste attitude om van één bepaalde verkeersmodus gebruik te maken. Beide zaken mogen niet worden vermengd, het debat moet zuiver blijven. Een terechte eis mag niet worden onderbouwd door het inzicht in een verkeers- en mobiliteitsproblematiek die economisch, sociaal en ecologisch nadelig is. De problematiek is dikwijls het gevolg van economische of sociaal-culturele tendensen en veranderingen. De auto is slechts één modus. Een goede leraar aardrijkskunde zal nu reeds aandacht besteden aan de verkeers- en mobiliteitsproblemen die zich in de gehele westerse wereld manifesteren. Het zou niet goed zijn dat het secundair onderwijs beide zaken in één pakket aanbiedt. Het ene gaat immers duidelijk over het klaarmaken van een leerling om gebruik te maken van één vervoermiddel : de auto.

Toch ben ik voorstander van aandacht voor deze problemen in de eindtermen. Al ben ik groot voorstander van het openbaar vervoer, toch is het recht op mobiliteit belangrijk. Het is daarom nuttig om in de huidige samenleving gebruik te kunnen maken van een wagen. De relatie tussen de werkloosheid en het niet kunnen gebruiken van een auto is reëel. In een algemene secundaire opleiding moet dus voldoende aandacht worden besteed aan het aanleren van theoretisch inzicht en goede attitudes, en misschien op termijn ook van de praktische aspecten die nodig zijn om een rijbewijs te krijgen.

Ik ben echter geen voorstander van de invoering van een nieuw vak. Het verrast me dat jongeren dit vragen. We proberen om het onderwijsaanbod open te trekken door af te stappen van de vakken en die te vervangen door eindtermen. Een theoretische opleiding kan natuurlijk het onderdeel vormen van een project.

Ik ben voorstander van het opnemen van de theorie en attitudes in de eindtermen van het secundair onderwijs, maar niet met de beurs. 25.000 frank voor iedereen vind ik onrechtvaardig, omdat de studietoelagen voor het hoger onderwijs van leerlingen uit een lage inkomensklasse enorm laag zijn.

Ik ben eveneens verrast dat de socialistische beweging de markt een rol wil laten spelen. De overheid zou immers achteraf moeten compenseren door een vorm van subsidie. Ik zou het veel gezonder vinden als de overheid de verantwoordelijkheid voor de praktische opleiding op zich neemt via de VDAB of het OSP. Dit zou een gezonde concurrentie tot gevolg hebben waardoor de opleiding voor iedereen betaalbaar zou zijn.

De voorzitter : Mijnheer Sannen, we zijn nog niet aan het debat toe.

De heer Ludo Sannen : Er werd opgemerkt dat de kwaliteit van de opleidingen zal stijgen omwille van het beurzensysteem. Hoe dit kan worden aangetoond, begrijp ik niet goed.

De voorzitter : Mijnheer Willemsens, het is niet de bedoeling dat u ingaat op het debat, maar enkel dat u antwoordt op de concrete vragen.

De heer Mario Willemsens : We willen geen cadeautjes uitdelen, maar het rijbewijs democratisch maken. Heel wat jongeren kunnen zelf hun rijbewijs niet betalen. Bovendien heeft een meerderheid van de werkloze jongeren geen rijbewijs. Op welke wijze die democratisering gebeurt, maakt voor ons niet veel uit, als het maar gebeurt.

De heer Pieter Huybrechts : Hoe staat het hiermee in de ons omringende landen ?

Mevrouw Siska Germonprez : In onze buurlanden besteedt men in het secundair onderwijs alleszins meer aandacht aan verkeersveiligheid. Hier stopt men – behalve in het gemeenschapsonderwijs – met verkeersopvoeding na het lager onderwijs, terwijl net de jongeren van twaalf tot achttien jaar in het verkeer stappen. Ik kan de gegevens daarover opzoeken en u bezorgen.

De voorzitter : We zullen later bij de behandeling van het voorstel van resolutie van de heer Peter De Ridder betreffende de integratie van verkeersopvoeding en -opleiding in het onderwijs bepalen welk standpunt we zullen innemen. U zal van deze beslissing op de hoogte worden gehouden.

II. Beslissing van de Commissie

De voorzitter stelt voor om de beslissing van de Commissie omtrent het verzoekschrift te kaderen in de behandeling van het voorstel van resolutie van de heer Peter De Ridder betreffende de integratie van verkeersopvoeding en -opleiding in het onderwijs.

De Commissie stemt hier unaniem mee in.

Het voorstel van resolutie van de heer Peter De Ridder betreffende de integratie van verkeersopvoeding en -opleiding in het onderwijs werd in de Commissie op 21 en 28 april 1999 besproken. Het geamendeerde voorstel van resolutie werd unaniem met 9 stemmen aangenomen.

De verslaggevers,

De voorzitter,

Jos DE MEYER Gilbert VANLEENHOVE
Chris VANDENBROEKE