

VLAAMS PARLEMENT



Zitting 1997-1998

3 oktober 1997

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

– van de heer Peter De Ridder –

betreffende de integratie van verkeersopvoeding en -opleiding in het onderwijs

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

1. Een verkeersopleiding op school

Er wordt van jongeren meer en meer verwacht dat ze in het bezit zijn van een rijbewijs, willen ze in aanmerking komen voor een degelijke baan. Wie er de personeelsadvertenties op naleest, zal snel tot de conclusie komen dat bij de profielschets vaak melding wordt gemaakt van "in het bezit zijn van rijbewijs B". Meer nog, bij nader toezien wordt ook nog op een onrechtstreekse manier verwezen naar rijbewijzen (een wagen wordt ter beschikking gesteld voor buitenopdrachten, ...). Op de arbeidsmarkt worden vrij hoge eisen gesteld aan pas afgestudeerden en jonge werkzoekenden. Jongeren worden vrij goed voorbereid in het onderwijs, vooral op het vlak van theoretische achtergronden en de praktische toepassingen ervan. Het onderwijs probeert op die manier jongeren voor te bereiden op de hoge eisen bij een latere baan. In het onderwijs wordt echter te weinig aandacht besteed aan rijopleidingen. Voor het behalen van een rijbewijs wordt men stevast naar de privé-sector verwezen. Jongeren voor wie een vrije opleiding niet tot de mogelijkheden behoort (doordat bijvoorbeeld hun ouders niet over een eigen voertuig beschikken) en die een rijbewijs wensen of nodig hebben, moeten een beroep doen op een autorischool. En daar wringt nu precies het schoentje. Door de hoge kostprijs van een rijopleiding (er hangt al gauw een prijskaartje aan vast dat schommelt tussen de 20.000 en 40.000 frank) wordt aan heel wat jongeren de mogelijkheid tot het behalen van een rijbewijs ontnomen. We kunnen hier duidelijk spreken van een sociale discriminatie: minder goedgezinnen kunnen hun studerende kinderen geen rijopleiding laten volgen wegens de hoge financiële drempel, met als gevolg dat sommige jongeren minder kans krijgen op een volwaardige plaats in de arbeidsmarkt, waardoor de vicieuze cirkel van kansarmoede wordt bevestigd.

Vandaar het voorstel om een rijopleiding te integreren in de laatste twee jaren van de humaniora, zowel in het algemeen en technisch onderwijs als in het beroepsonderwijs. Op die manier krijgen 17- en 18-jarigen jaarlijks ongeveer 32 uur rijopleiding en wordt er aandacht besteed aan het praktische en theoretische aspect van de deelname aan het verkeer. Het is de bedoeling dat zij op grond daarvan slagen voor het theoretische rijexamen. Dat examen wordt georganiseerd binnen de onderwijsinstelling. Wanneer de jongeren geslaagd zijn voor

het theoretische examen, moeten zij aanspraak kunnen maken op een rijbeurs (vergelijkbaar met een studiebeurs). Op die manier leveren zij zelf een minimale financiële bijdrage voor het volgen van een praktische opleiding bij een erkende rijsschool en worden de reële kosten door de overheid gedragen (rijsschoolcheque).

2. Verkeersopvoeding voor een verhoogde veiligheid

Niet alleen na een weekend, maar jammer genoeg gedurende de gehele week, worden we in de media geconfronteerd met berichtgeving over jonge verkeersslachtoffers. De waanidee als zouden jongeren verkeersongevallen veroorzaken door alcohol- of druggebruik moet dringend de wereld uit worden geholpen. Vaak ligt een gebrek aan rijervaring en een onvoldoende defensief óf te offensief rijgedrag aan de basis van het verhoogde aandeel jonge slachtoffers in verkeersongevallen. Het aanreiken van een algehele visie op verkeer, mobiliteit en veiligheid zal jongeren bewuster maken van hun eigen individuele verantwoordelijkheden op het moment dat zij aan het verkeer gaan deelnemen.

3. Verkeersopvoeding als een onderdeel van een oplossing voor het mobiliteitsvraagstuk

Het aanreiken aan jongeren van een algemene visie in verband met mobiliteit waarbij de diverse aspecten van een mobiele maatschappij aan bod komen, zal zowel op korte als op lange termijn een positieve weerslag hebben op het mobiliteitsvraagstuk. Door, nog voor hun deelname aan het verkeer, jongeren bewust te maken van onder andere de ecologische aspecten en ecologische gevolgen van het verkeer (vervuiling, energieverbruik, ...) en hen te confronteren met de alternatieven voor de zogenaamde "automobiliteit", kunnen positieve trendbreuken tot stand komen.

4. Niet alleen het onderwijs

De Vlaamse Dienst voor Arbeidsbemiddeling en Beroepsopleiding biedt een aantal cursussen aan, die werklozen beter wapenen in hun zoektocht naar een volwaardige baan. Deze cursussen worden georganiseerd vanuit de vaststelling dat het ontbreken van een aantal basisvaardigheden de kans op een baan vermindert (tekstverwerking, taallessen,...). Aan werklozen moet, vanuit dezelfde filosofie, dus ook de mogelijkheid geboden worden om een rijopleiding te volgen bij de Vlaamse Dienst voor Arbeidsbemiddeling en Beroepsopleiding om zo hun kansen op deelname aan de arbeidsmarkt te verhogen. De huidige opleidingen

voor het besturen van vrachtwagens en autobussen kunnen hiervoor aangevuld worden.

5. De rol van de rijsscholen

Aangezien er niet zo iets bestaat als een "regentaat verkeersopvoeding", moet men vanuit de overheid een beroep doen op de expertise en ervaring van de rijsscholen om deze nieuwe vormen van verkeersopleiding te kunnen realiseren, zowel voor het theoretische onderricht en het didactische materiaal als voor de praktische opleiding.

Peter DE RIDDER

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

Het Vlaams Parlement vraagt aan de Vlaamse regering om

- 1° in de twee laatste jaar van het secundair onderwijs een volwaardige verkeersopvoeding en -opleiding in te voeren, met als doel
 - a) jongeren inzicht te verschaffen in het mobiliteitsvraagstuk in de ruime betekenis en hun individuele verantwoordelijkheden in dat verband ;
 - b) jongeren beter voor te bereiden op de arbeidsmarkt door hen in de mogelijkheid te stellen kosteloos een rijbewijs B in het laatste jaar van het secundair onderwijs te behalen ;
- 2° bij de Vlaamse Dienst voor Arbeidsbemiddeling en Beroepsopleiding extra opleidingen te starten om werklozen in de mogelijkheid te stellen kosteloos een rijbewijs te behalen, waardoor hun kansen op de arbeidsmarkt toenemen ;
- 3° te onderzoeken in hoeverre het mogelijk is om de kostprijs van privé-opleidingen te diversifiëren naargelang het inkomen van diegene die de opleiding volgt ;
- 4° bij dit alles de expertise en ervaring van de rij-scholen in te schakelen om deze nieuwe vorm van verkeersopleiding te realiseren.

Peter DE RIDDER
