

ingediend op **1317** (2021-2022) – Nr. 1
3 juni 2022 (2021-2022)

Verslag van de gedachtewisseling

namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken
uitgebracht door Rita Moors

over de evaluatie van de vernieuwde rijopleiding
voor het behalen van een rijbewijs categorie B

Samenstelling van de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken:

Voorzitter: Bart Claes.

Vaste leden:

Annick De Ridder, Maarten De Veuster, Bert Maertens, Marius Meremans, Rita Moors;

Bart Claes, Carmen Ryheul, Wim Verheyden;

Jo Brouns, Martine Fournier;

Marino Keulen, Mercedes Van Volcem;

Imade Annouri, Stijn Bex;

Els Robeyns.

Plaatsvervangers:

Arnout Coel, Koen Daniëls, Inez De Coninck, Axel Ronse, Paul Van Miert;

Roosmarijn Beckers, Johan Deckmyn, Leo Pieters;

Karin Brouwers, Joke Schauvliege;

Els Ampe, Stephanie D'Hose;

Björn Rzoska, Jeremie Vaneekhout;

Annick Lambrecht.

Toegevoegde leden:

Jos D'Haese.

INHOUD

1.	Inleiding door minister Lydia Peeters	4
2.	Uiteenzetting door IMOB	5
2.1.	Aanleiding, onderzoeksmethode, doelgroepen en stakeholders	5
2.2.	Aanbevelingen	5
3.	Vragen en opmerkingen van de leden	9
3.1.	Jo Brouns	9
3.2.	Bert Maertens	10
3.3.	Els Robeyns	11
3.4.	Marino Keulen	12
3.5.	Stijn Bex	12
3.6.	Bart Claes	13
4.	Antwoorden van de minister	14
5.	Antwoorden van IMOB	16
6.	Replieken	17
7.	Bijkomende antwoorden van de minister	18
	Gebruikte afkortingen	20
	Bijlagen: zie de dossierpagina van dit document op www.vlaamsparlement.be	

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken hield op 5 mei 2022 een gedachtewisseling over de evaluatie van de vernieuwde rijopleiding voor het behalen van een rijbewijs categorie B met professor doctor Tom Brijs en Ariane Cuenen (IMOB – U Hasselt) en Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken. Het eindrapport, de samenvatting en de presentatie die de onderzoekers gebruikten zijn terug te vinden op de [dossierpagina](https://www.vlaamsparlement.be) van dit document op www.vlaamsparlement.be.

1. Inleiding door minister Lydia Peeters

Minister *Lydia Peeters* herinnert eraan dat in 2017 een hervorming van de rijopleiding is doorgevoerd. Twee onderdelen daarvan zijn door een arrest van de Raad van State van maart 2020 vernietigd. Het vormingsmoment voor de vrije begeleider werd vernietigd wegens een bevoegdheidsoverschrijding. Het tweede onderdeel was de verlenging van de oefenperiode van minimum drie maanden naar negen maanden.

Vooraleer over te gaan tot herstelregelgeving werd beslist om een grondige evaluatie van de hervormde rijopleiding te laten maken door IMOB. De bedoeling was om na te gaan hoe kandidaat-bestuurders nog beter kunnen worden voorbereid.

De minister dankt de onderzoekers voor het lijvige document met vijftig aanbevelingen. Daarmee zal ze aan de slag gaan voor een kwalitatieve, toegankelijke en betaalbare rijopleiding. Ze vindt het belangrijk om te blijven focussen op de jonge bestuurders. Uit de verkeersveiligheidscijfers van 2019 blijkt dat ruim 16,3 procent van alle bestuurders die betrokken waren bij een ongeval, tussen de 18 en 24 jaar waren. De minister verwijst naar het Verkeersveiligheidsplan dat in de zomer van 2021 werd goedgekeurd waarbij ook heel duidelijk de focus wordt gelegd op die jonge bestuurders als specifieke doelgroep.

Omdat blijkt dat niet voor iedereen duidelijk is hoe men een rijbewijs kan behalen, schetst de minister de mogelijkheden. Na het slagen voor het theoretisch rijexamen kan men op het gemeentehuis een voorlopig rijbewijs aanvragen. Men heeft dan de keuze tussen model 18 of model 36. Model 36, of VBR 36, is de vrije begeleiding en is de goedkoopste manier om een rijbewijs te halen. Het is een systeem dat vrij uniek is in West-Europa. De minister wil dit behouden, maar ze wil ook het vormingsmoment voor de begeleider opnieuw invoeren met daarin een opfrissing van de wegcode en tips hoe hij of zij de jonge bestuurder goed kan begeleiden.

Bij de andere methode, model 18 of VBR 18, volgt men praktijkles via de rijsschool. Ook dat systeem is vrij uniek in die zin dat men na minstens 20 uur rijles in een rijsschool en mits de rijinstructeur daartoe het fiat geeft, zich op de weg kan begeven, onder bepaalde voorwaarden. Ook dit systeem wil de minister behouden, rekening houdende met de aanbevelingen van IMOB.

Voor beide systemen geldt er een verplichte periode van praktijkervaring. Door het arrest van de Raad van State was die teruggebracht naar drie maanden. In de toekomst wenst de minister die naar minimaal vijf maanden te brengen. Dat betekent dat de gehele doorlooptijd om een rijbewijs te behalen minstens een half jaar in beslag neemt. Sommige burgers hebben echter sneller een rijbewijs nodig voor hun job. Daarom is de minister voorstander van de invoering van de zogenaamde directe weg waarbij men minstens 30 uur rijles zou moeten volgen bij een rijsschool en moet slagen voor een rijexamen. Men verkrijgt dus niet automatisch het rijbewijs. De minister vraagt om dit nieuwe systeem te overwegen of minstens om dit verder te onderzoeken.

2. Uiteenzetting door IMOB

Professor *Tom Brijs* dankt de minister voor de studieopdracht. Het onderstreept dat een goede rijopleiding en goede rijexaminering een hoeksteen zijn van het verkeersveiligheidsbeleid. Het toont het belang aan van eerst de vroegere hervormingen te evalueren vooraleer veranderingen door te voeren aan de bestaande opleiding. Dat was het doel van de uitgevoerde studie.

Professor Tom Brijs en Ariane Cuenen zullen het respectievelijk hebben over de aanleiding voor het onderzoek, de onderzoeksmethode, de bevroegde doelgroepen en de aanbevelingen voor de rijopleiding en -examinering.

2.1. Aanleiding, onderzoeksmethode, doelgroepen en stakeholders

Voor de aanleiding voor het onderzoek verwijst hij naar de inleiding van de minister. De onderzoeksmethode (zie slide 4 van de presentatie) bestond uit een groot-schalige enquête bij verschillende doelgroepen. Meer dan 5500 deelnemers hebben eraan deelgenomen. Daarnaast werden bij een honderdtal personen van verschillende doelgroepen verdiepende interviews afgenomen. Verder deed IMOB een analyse van de ongevallencijfers en de slaagcijfers, waren er een wetenschappelijke literatuurstudie en een inhoudsanalyse van onder meer draaiboeken voor bijvoorbeeld het terugkommoment. Tot slot waren er een vergelijkende analyse met andere regio's en landen en een aantal workshops met besprekingen met een aantal stakeholders en doelgroepen.

Wie zijn de doelgroepen en stakeholders (zie slide 5)? Eerst en vooral zijn er de niet-professionele doelgroepen: kandidaat-bestuurders die een rijbewijs willen behalen, de beginnende bestuurders die net hun rijbewijs hebben behaald en de begeleiders. Daarnaast zijn er de professionele doelgroepen. Dat zijn de professionele rijlesgevers (rijnschool en zelfstandigen) en de lesgevers die specifiek ingeschakeld worden voor het terugkom- en het vormingsmoment. Ook de examinatoren behoren tot die tweede groep. De derde groep stakeholders bestaat uit een brede waaier van publieke en private instanties: GOCA Vlaanderen, de Vlaamse Stichting Verkeerskunde, Federdrive, Bezer enzovoort.

Zo is IMOB gekomen tot een reeks van aanbevelingen. Het is een lijvig rapport met meer dan vijftig aanbevelingen, opgesplitst op verschillende elementen van de rijopleiding en rijexaminering. Per onderdeel zijn er minstens twee aanbevelingen opgenomen. In deze uiteenzetting leggen de sprekers de focus op de tien belangrijkste aanbevelingen.

2.2. Aanbevelingen

2.2.1. Belangrijkste aanbevelingen over de rijopleiding

Ariane Cuenen start met de aanbevelingen over de rijopleiding. Wat de ondersteuningsmiddelen betreft, gaat het zowel over het theorie-examen als het praktijk-examen. Voorbeelden zijn de website www.mijnrijbewijsB.be of het handboek Rijbewijzer. De aanbeveling hierbij luidt: voorzie in een gecentraliseerd overzicht van alle ondersteuningsmiddelen die kandidaat-bestuurders kunnen raadplegen (zie slide 8). Deze aanbeveling vloeit voort uit het feit dat veel jongeren vaak niet of niet tijdig bekend zijn met de ondersteuningsmiddelen. Slechts ongeveer de helft van de kandidaat-bestuurders maakt gebruik van de website. Dat is jammer want zij die hem gebruiken zijn er zeer tevreden over.

De onderzoekers suggereren om een website aan te maken waarop een overzicht staat van onder meer de door de overheid gesteunde ondersteuningsmiddelen. Om geïnteresseerden hiervan op de hoogte te brengen kan men ervan melding maken

bij de online-inschrijving. Bijkomend is het belangrijk dat rijlesgevers en lesgevers van het vormingsmoment voor de begeleiders de kandidaat-bestuurders en begeleiders erop wijzen. Slechts ongeveer 40 procent van de rijlesgevers verwijst momenteel hun kandidaat-bestuurders door naar die ondersteuningsmiddelen. Dat aantal zou hoger moeten liggen.

Een tweede aanbeveling gaat over het vormingsmoment: voer weer een aangepast vormingsmoment voor begeleiders in om de wegcode op te frissen en praktische tips te geven (zie slide 9). De aanbeveling is tweeledig. Ten eerste stelt IMOB voor om het vormingsmoment opnieuw in te voeren. Die aanbeveling is er gekomen omdat men merkte dat lesgevers, maar ook begeleiders vragende partij zijn. Het is belangrijk dat de begeleiders vragende partij zijn want zij moeten dat vormingsmoment volgen. Opvallend is dat degenen die het gevolgd hebben, vinden dat ze hadden bijgeleerd en het nuttig vonden. Ten tweede suggereren de onderzoekers om een opfrissing van de wegcode en praktische tips te geven tijdens dit vormingsmoment, iets wat de cursisten misten. Bij praktische tips gaat het bijvoorbeeld over een concreet stappenplan dat met hun zoon of dochter kan worden gevolgd. Voorbeelden van recente wijzigingen aan de wegcode zijn het gebruik van de smartphone en de reddingsstrook op de autosnelweg.

De tweede aanbeveling heeft wel gevolgen voor de duurtijd van het vormingsmoment, terwijl de deelnemers aan het vormingsmoment wel tevreden waren van de duurtijd. Een alternatief kan dan zijn om bijvoorbeeld een brochure mee te geven. Doorverwijzen naar een website kan ook, maar vergt een extra inspanning.

Ten derde bevelen de onderzoekers aan dat er een langere oefenperiode wordt ingevoerd van minimum vijf maanden als toelatingsvoorwaarde voor het praktijkexamen (zie slide 10). Bij de vorige hervorming werd deze periode al opgetrokken van drie naar negen maanden. Maar door het vernietigingsarrest van de Raad van State werd dit weer drie maanden. Het onderzoek heeft echter aangetoond dat een oefenperiode van minimum vijf maanden noodzakelijk is met het oog op de verbetering van de verkeersveiligheid. Bijna 80 procent van de verschillende doelgroepen die werden bevraagd, de kandidaat-bestuurders, de begeleiders, de lesgevers en de examinatoren, zijn voorstander van een oefenperiode van zes maanden of langer.

Een andere reden waarom dit wordt aanbevolen is dat uit internationale ongevalencijfers blijkt dat er een daling is in het aantal verkeersongevallen waar beginnende bestuurders bij betrokken zijn, als zij minimaal een periode van vijf maanden geoefend hebben. Die daling is logischerwijs nog sterker wanneer de oefenperiode nog langer is. Uit de wetenschappelijke literatuur blijkt dat bij een oefenperiode van minder dan vijf maanden er geen daling te merken is. Een oefenperiode van vijf maanden is zeker niet uniek en is vergelijkbaar met die in buurlanden zoals Nederland, Duitsland en Luxemburg.

Natuurlijk is enkel een duurtijd in maanden onvoldoende. Het is belangrijk om ook te focussen op het aantal kilometers en het aantal uren. Uit studies blijkt dat het minimum 3000 kilometer en 50 uur is; en hoe meer hoe beter. Er zijn zelfs landen die tussen 80 en 120 uur aanbevelen.

Een laatste aanbeveling over de opleiding gaat over het terugkommoment (zie slide 11). Daarover beveelt IMOB aan om de invulling van het terugkommoment inhoudelijk aan te passen, zowel op het vlak van theorie als van praktijk, met bijzondere aandacht voor rijhulpsystemen. Het terugkommoment is van toepassing voor beginnende bestuurders en moet zes tot negen maanden na het behalen van het rijbewijs gevolgd worden. Het bestaat uit een theorie- en een praktijkgedeelte. De onderzoekers bevelen aan om het terugkommoment te behouden, maar om het inhoudelijk aan te passen omdat de deelnemers er helaas het nut niet van inzien.

Verder zeggen zowel deelnemers als lesgevers dat de duurtijd van het theoriegedeelte te lang is. De onderzoekers vinden de tijd die voorzien is zeker niet te lang maar die moet nuttig besteed worden zodat de deelnemers meer participeren. Daarnaast raden de onderzoekers aan om aandacht te hebben voor rijhulpsystemen omdat de beginnende bestuurders er vroeg of laat mee te maken zullen krijgen. Dat kan op verschillende manieren. In het theoriegedeelte kan men bijvoorbeeld video's tonen over de werking ervan en in de praktijk kan men er dan op oefenen. Weten hoe de rijhulpsystemen werken is één facet, maar nog belangrijker is te benadrukken dat die rijhulpsystemen niet de rol van de bestuurder mogen overnemen maar alleen dienen ter ondersteuning.

In het theoriegedeelte zou er naast aandacht voor rijhulpsystemen, ook aandacht kunnen zijn voor zelfevaluatievaardigheden. Jongeren overschatten zich vaak in het verkeer. Jongeren geven aan dat zichzelf inschatten moeilijk is. Ze hebben daarin geen ervaring.

2.2.2. *Belangrijkste aanbevelingen over de rijexamen*

Vervolgens gaat Ariane Cuenen dieper in op de belangrijkste aanbevelingen over de examinering. Een eerste aanbeveling gaat over het theorie-examen en luidt: verduidelijk de formulering van zowel vragen als antwoordopties van het theorie-examen, en varieer de vraagvormen door in invul-, sorteer- en aanklikvragen te voorzien, naast enkele meerkeuzevragen (zie slide 13). Het theorie-examen bestaat momenteel enkel uit meerkeuzevragen, wat geen probleem is. Maar het mag wel wat gevarieerder.

De formuleringen zijn nu erg formeel, wat logisch is omdat ze verwijzen naar de wetgeving. Voor de gemiddelde jongere zijn dat echter moeilijke termen. Daarom raden de onderzoekers aan om de vragen en de antwoordopties te verduidelijken. Het is absoluut niet de bedoeling om het examen makkelijker te maken, maar de formuleringen meer begrijpbaar. Er is de perceptie dat het theorie-examen veeleer een taalexamen is dan een examen om de verkeerskennis te testen. Verder wordt het gebruik van meerkeuzevragen als een relatief klassieke manier van bevragen gezien.

Men zou de formulering kritisch moeten bekijken en checken op onduidelijke en dubbelzinnige formuleringen. Daarnaast kan men gebruikmaken van een mix van vraagvormen. Bij invulvragen kan men vragen naar cijfers om spel- of typfouten te vermijden. Bij sorteervragen moet men zaken in de juiste volgorde zetten. Aanklikvragen zijn niet vergelijkbaar met de risicoperceptietest, benadrukt de spreker, omdat het gaat over theoretische verkeerskennis.

Een bijkomend voordeel is dat de verkeerskennis grondig wordt getest. Lesgevers stellen vast dat jongeren die zogenaamde turbolessen gevolgd hebben waarbij allerlei trucs worden aangeleerd om de vragen te beantwoorden, niet beschikken over de basiskennis. Een mix van vraagvormen maakt het aanleren van dergelijke trucs moeilijker.

De volgende aanbeveling gaat over de risicoperceptietest: organiseer een aparte risicoperceptietest (eventueel online) in het midden van de oefenperiode in plaats van als onderdeel van het praktijkexamen; voorzie in meerdere vragen en stel vragen tijdens de video in plaats van achteraf (zie slide 14). Momenteel maakt de risicoperceptietest deel uit van het praktijkexamen. Het is een korte test met vijf vragen waarna het examen op de weg start. De score op de risicoperceptietest is een van de beoordelingen van het hele praktijkexamen.

De onderzoekers bevelen aan om die test in het midden van de oefenperiode te organiseren omdat er dan een tussentijdse evaluatie is van de belangrijke vaar-

digheid om risico's te detecteren. Het is belangrijk dat dit een volwaardige test wordt met een 25-tal vragen. Verder suggereert Ariane Cuenen om de vragen tijdens de video te stellen in plaats van achteraf. Nu is de perceptie dat het meer een geheugentest is. Ook in de praktijk moet men tijdens het rijden risico's selecteren en inschatten, niet achteraf.

Het gaat bovendien niet enkel over het detecteren van risico's, maar ook over het voorspellen dat er zich op een gegeven moment een risico kan voordoen, en de reactie daarop. Naar analogie met het theorie- en het praktijkexamen, is het belangrijk dat er gevolgen zijn als men heel vaak niet slaagt voor de test. Dat moet ook organisatorisch worden bekeken. De onderzoekers bevelen aan dat na twee keer niet slagen, men rijlessen moet volgen met de focus op risicoperceptie. Als de kandidaat-bestuurder een begeleider heeft, zou het ook verplicht moeten zijn dat de begeleider meegaat naar die rijlessen. Twee keer niet slagen maakt duidelijk dat er niet op de juiste manier geoefend wordt. Voor het geval dat een begeleider meerdere personen begeleidt, bijvoorbeeld meerdere kinderen, krijgt de begeleider een vrijstelling voor een periode van tien jaar als hij of zij die lessen mee heeft gevolgd.

Ariane Cuenen wil het ook nog hebben over twee aanbevelingen over het praktijkexamen. Eén ervan gaat over de manoeuvres (zie slide 15). Momenteel zijn er zes waarvan er door lottrekking twee worden geselecteerd. De onderzoekers bevelen aan om een mix te creëren van makkelijke en moeilijke manoeuvres door het lotingsysteem aan te passen. Nu is het mogelijk dat men twee gemakkelijke manoeuvres heeft waardoor de perceptie ontstaat dat iemand met geluk is geslaagd. Bij een groep van meer dan drieduizend personen delen zowel kandidaat-bestuurders als examinatoren dezelfde manoeuvres op in makkelijke en moeilijke. Er is dus geen twijfel over. Ze verwijst naar slide 15 waarop vermeld staat welke de moeilijke en makkelijke manoeuvres zijn. Uit elke groep zou men dan door lottrekking één manoeuvre selecteren.

De tweede aanbeveling over het praktijkexamen gaat over het zelfstandig rijden (zie slide 16). Momenteel heeft men de keuze om te rijden op verkeersborden of op de gps. De onderzoekers bevelen aan dat men zowel een stuk op verkeersborden moet rijden als een stuk op de gps. De meerderheid kiest voor verkeersborden omdat dit als gemakkelijker beschouwd wordt. Een gps heeft nog altijd een auditieve en visuele afleidende factor. Vroeg of laat zal iedereen echter op gps rijden. Daarom vindt men het belangrijk dat kandidaat-bestuurders getest worden of ze daar wel mee kunnen omgaan. Verder vindt bijna 80 procent van de examinatoren dat de keuze niet bij de kandidaat-bestuurders gelegd moet worden. Ook Nederland en het Verenigd Koninkrijk testen beide aspecten. Belangrijk is een gedetailleerde beoordeling van het gebruik van de gps: hoe en waar wordt de gps ingesteld? Hoe gaat men hiermee om tijdens het rijden? Als het getest wordt, is het aanbevolen dat er ook aandacht aan gegeven wordt tijdens het leren rijden.

2.2.3. *Belangrijkste aanbevelingen in het geheel*

Tot slot gaat Ariane Cuenen in op twee meer algemene aanbevelingen. Een eerste luidt: maak enkele rijlessen verplicht bij VRB 36 en voeg een verplicht onafhankelijk rijexamen toe na twintig uur rijles bij VRB 18 (zie slide 18). Ze benadrukt dat het bij VRB 36 gaat om slechts enkele rijlessen, want anders komt men uit bij VRB 18 waarbij men twintig uur rijles volgt.

De onderzoekers bevelen aan om bij het traject vrije begeleiding (VRB 36) enkele lessen te verplichten omdat ze ervan uitgaan dat hiervoor wel een draagvlak is. 70 procent van de kandidaat-bestuurders is er voorstander van om enkele rijlessen te volgen binnen het traject vrije begeleiding. In werkelijkheid doet 30 procent dat

ook, terwijl het niet verplicht is. Men wil vermijden dat onbewust en onbedoeld foute gewoontes worden aangeleerd.

Belangrijk is dat examinatoren een verschil merken tussen wie enkele rijlessen gevolgd heeft en wie helemaal geen. Zij merken dat vooral aan de manier van kijken en van remmen, en die zijn belangrijk om veilig te rijden. In Duitsland en Luxemburg hanteert men een vergelijkbaar systeem. Er is volgens Ariane Cuenen geen twijfel over dat de combinatie van professionele begeleiding en vrije begeleiding de ideale combinatie is. Het zou gaan om minimum twee uur rijles. Dan zou het gaan over voertuigcontrole. Uiteraard is vier uur of zes uur rijles nog beter, want dan kunnen meer veeleisende aspecten worden geoefend.

Het verplicht onafhankelijk rijexamen na twintig uur rijles in het geval van VRB 18, is een soort van tussentijdse evaluatie. Momenteel wordt er een attest verleend door de rijlesgever die betrokken was bij die twintig uur als hij oordeelt dat de kandidaat-bestuurder vaardig genoeg is. Dat kan in sommige gevallen gevoelig liggen door de klantrelatie. Daarom is het aanbevolen om dat door een onafhankelijk persoon te laten testen.

De laatst geselecteerde aanbeveling is: voer een puntensysteem in voor beginnende bestuurders tijdens de eerste twee jaar na het behalen van het rijbewijs (zie slide 19). Zoals eerder gezegd, overschatten jongeren zich vaak. Een dergelijk systeem is ook van toepassing in onder meer Frankrijk, Duitsland, het Verenigd Koninkrijk en Luxemburg. Na het slagen voor het praktijkexamen krijgt men twee jaar een voorwaardelijk rijbewijs. Als men een overtreding begaat, gaan er één of meerdere punten af en zijn er gevolgen aan gekoppeld: een cursus volgen, een verlenging van het voorwaardelijk rijbewijs of zelfs een tijdelijk rijverbod in geval van ernstige overtredingen. Bijkomend beveelt men aan dat een beginnende bestuurder tijdens de periode van het voorwaardelijk rijbewijs zich kenbaar maakt met bijvoorbeeld de letter B op de wagen (naar analogie met de letter L voor leerlingen). Zo worden andere weggebruikers erop attent gemaakt dat men beschikt over een voorwaardelijk rijbewijs maar dat men nog geen zeer ervaren bestuurder is. Ook dat is vergelijkbaar met andere landen.

Een overzicht van de geselecteerde aanbevelingen is terug te vinden op slide 20.

3. Vragen en opmerkingen van de leden

3.1. Jo Brouns

Jo Brouns vindt dat de evaluatie heel wat elementen bevat om de rijopleiding te versterken. Het vormingsmoment voor de begeleider, de minimumduur van negen maanden en het verplichte terugkommoment waren drie belangrijke pijlers van de destijds vernieuwde rijopleiding. Er is in het verleden altijd gezegd dat er voldoende oefentijd moet zijn. Er is ook een duidelijk maar ook logisch oorzakelijk verband tussen voldoende oefenen en de rijvaardigheid. De onderzoekers pleiten voor een oefenperiode van minstens zes maanden. Waarom stelt men dan vijf maanden voor? Met het oog op een minimum van 3000 kilometer is die maand verschil niet onbelangrijk. De directe weg van 30 uur die de minister voorstelt, staat haaks op het uitgangspunt dat voldoende oefentijd cruciaal is om jonge chauffeurs voor te bereiden. Waarom is zij dan toch voorstander van die directe weg van 30 uur? Het feit dat dit systeem 1500 euro zal kosten neigt deels naar klassenmobiliteit. Jo Brouns vraagt ook naar de mening van de sprekers hierover.

Dat de risicoperceptietest losgekoppeld wordt van het praktijkexamen als tussentijdse evaluatie lijkt hem een zeer goede zaak voor een gestructureerd en getrapt opleidingsmodel. Heeft de minister hiervoor concrete plannen? Welke timing voorziet ze hiervoor en zijn er kosten aan verbonden?

Hij deelt de mening dat het theorie-examen geen taaltest mag zijn. Werd er al overlegd met de administratie om het theorie-examen in die zin aan te passen? Ook zijn kinderen kregen het aanbod om voor 100 euro cash turbolessen te volgen. Zij hebben die turbolessen gevolgd en Jo Brouns heeft vastgesteld dat heel wat van de vragen die gesteld werden in het theorie-examen, letterlijk aan bod kwamen tijdens de les. Wat is de reactie van de minister daarop? Vindt ze dat een probleem of niet? En wat zal ze hieraan doen?

Uit de media verneemt de spreker dat de minister voorstelt om voor het praktijk-examen verplicht gebruik te maken van de gps. Is de reden hiervoor dat uit de evaluatie duidelijk blijkt dat de overgrote meerderheid van de examinatoren vindt dat het niet goed is om de keuze bij de kandidaat-bestuurders te leggen?

Wat kan er nog gedaan worden om het theorie-examen minder fraudegevoelig te maken? Hij heeft het specifiek over identiteitsfraude en het gebruik van camera's, oortjes en dergelijke. Hebben de onderzoekers nog suggesties?

Zoals eerder al aan bod gebracht door Marino Keulen (*Vragen om uitleg* VI.Parl. 2019-20, nr. 755), vindt ook hij het belangrijk om de ADAS-systemen zo veel mogelijk te integreren in de rijopleiding. Heeft de minister intussen nog meer concrete plannen?

Rijvaardigheid is een belangrijke voorwaarde voor de deelname aan het verkeer. Maar het gedrag in het verkeer, de hoffelijkheid, verdient ook bijzonder veel aandacht gezien de toename van de agressie in de samenleving en ook in het verkeer. Wordt daaraan extra aandacht besteed in de opleiding?

3.2. Bert Maertens

Bert Maertens wil eerst de grote doelstelling van de hervorming van de rijopleiding herhalen. Dat is het verhogen van de verkeersveiligheid en het doen dalen van het aantal dodelijke slachtoffers in het verkeer. Dat is een heel moeilijke klus.

Men is gestart in 2017 met de hervorming van de rijopleiding, jammer genoeg werd die deels vernietigd door de Raad van State. Toen was er al aandacht voor het vormingsmoment voor de begeleider en voor de verlenging van de proeftijd naar negen maanden. In het onderzoek staan enkele voorstellen met kleinere wijzigingen voor het theorie- en praktijkexamen waarover geen grote politieke of ideologische discussies gevoerd zullen worden. Daar zal hij het verder niet over hebben.

De duurtijd van de proefperiode werd door de hervorming van 2017 van drie maanden naar negen maanden gebracht. Door de vernietiging van de Raad van State werd dit opnieuw drie maanden. Hij hoopt dat over de partijgrenzen heen iedereen het eens is dat die drie maanden te weinig zijn. Dat blijkt ook heel duidelijk uit de studie en uit internationaal vergelijkend onderzoek. De studie herbevestigt eigenlijk de principes van de hervormde regeling van 2017. 77 procent van de doelgroeprespondenten vindt een oefenperiode van minstens zes maanden ideaal. Ook internationaal zijn er genoeg voorbeelden. Er is ook een negatieve correlatie tussen het aantal maanden proefperiode en het aantal ongevallen en het risico daarop. Waarom beveelt men dan een proefperiode van slechts vijf maanden aan?

Bert Maertens vindt het interessant om voor de proefperiode ook naar het aantal gereden kilometers en het aantal gereden uren te kijken. Bovendien zou men ook de omstandigheden kunnen bekijken: rijden in de spits, 's avonds of bij regenweer is anders. Maar hoe kan de overheid een minimumaantal kilometers en uren controleren? Dat lijkt de spreker heel moeilijk.

Hij meent begrepen te hebben dat de onderzoekers niet alleen pleiten voor een tussentijdse risicoperceptietest maar ook voor zo'n test op het einde, tijdens het praktijkexamen. In de communicatie van de minister gaat het vooral over de tussentijdse risicoperceptietest. Wenst de minister ook nog een test bij het praktijkexamen? De onderzoekers stellen voor dat als men tweemaal niet slaagt voor die test, men een bijkomende lessenreeks met de begeleider moet volgen. Hoe staat de minister daar tegenover?

Het verplichte vormingsmoment voor begeleiders wil de minister behouden op drie uur en misschien op termijn digitaal aanbieden. Zal dat volledig digitaal zijn of een combinatie met een klassikale les?

De essentie van het debat gaat voor hem over de duur van de proeftijd. Het voorstel van de directe weg om na 30 uur rijles en een geslaagd rijexamen meteen op de baan te kunnen, ligt gevoelig. Hij begrijpt dit vanuit de pragmatiek waarbij mensen voor een nieuwe job een rijbewijs nodig hebben. Uit onderzoek blijkt dat als men de verkeersveiligheid een dienst wil bewijzen, dat dat niet de meest verstandige beslissing is en dat een oefenperiode van minstens zes maanden gunstige effecten heeft op de verkeersveiligheid. Volgens de onderzoekers maakt een oefenperiode van minder dan vijf maanden geen verschil.

Zijn er cijfers beschikbaar die aantonen wat het verschil is in rijopleiding met een vrije begeleider enerzijds en anderzijds met de rij school of een zelfstandige begeleider?

3.3. Els Robeyns

Els Robeyns noemt de evaluatie en de daaruit voortvloeiende aanbevelingen zeer zinvol. Heel wat zaken vindt ze heel logisch zoals het integreren in de rijopleiding van nieuwe rijkhulpsystemen en de gps. Het vormingsmoment voor begeleiders vindt de Vooruitfractie heel belangrijk. Men moet hierbij benadrukken dat het gaat om een opfrissing van de wegcode. *Els Robeyns* is geen voorstander van een echte test.

Haar opmerkingen gaan vooral over de oefenperiode. Vanaf een oefenperiode van vijf maanden is er een daling in de ongevallencijfers. De onderzoekers stelden ook heel duidelijk dat het geen wachttijd mag zijn maar dat men effectief in die vijf maanden minimaal 3000 kilometer en minimaal 50 uur moet oefenen. *Els Robeyns* vindt het dan zeer bizar in de pers te moeten lezen dat de minister een achterpoortje wil creëren via de directe weg van 30 uur, terwijl de onderzoekers spreken van minimaal 50 uur. Wat denken de onderzoekers hiervan? Zo ontstaat een klas-sensysteem waarbij mensen met de nodige financiële middelen voorrang kunnen afkopen. Spijtig genoeg is de realiteit dat het juist de meest kwetsbaren in de samenleving zijn die vaak een rijbewijs nodig hebben om een job te vinden. Ook nu al halen veel jongeren hun rijbewijs niet omdat ze niet de financiële middelen hebben of omdat ze vaak geen goede begeleider in hun omgeving hebben. Alles wat de verkeersveiligheid ten goede komt, zal Vooruit steunen. Maar met het systeem van de directe weg worden extra financiële drempels gecreëerd en wordt toegelaten dat mensen de oefenperiode kunnen afkopen. Dat is volgens haar het totaal verkeerde signaal.

In Wallonië maakt men daarentegen het rijbewijs gratis voor werkzoekenden waardoor de drempel voor de meest kwetsbare mensen wordt verlaagd. Wat zal de totale kostprijs worden voor het behalen van een rijbewijs als de hervorming zoals voorgesteld door de minister, wordt doorgevoerd? De minister spreekt van een kwalitatief, toegankelijk en betaalbaar systeem, maar over dat laatste maakt *Els Robeyns* zich ernstig zorgen.

Tot slot vraagt ze aan de onderzoekers of ze het goed begrepen heeft dat zij vanuit het standpunt van verkeersveiligheid voorstander zijn van het invoeren van een rijbewijs met punten.

3.4. Marino Keulen

Marino Keulen zegt dat het verhogen van de verkeersveiligheid en het terugdringen van het aantal verkeersslachtoffers iedereen bindt. Wat wordt voorgesteld is voor een groot deel het herstellen van het wetgevende werk van voormalig minister Ben Weyts omdat de Raad van State oordeelde dat de voorwaarden voor de uitgifte van een rijbewijs nog altijd federale materie zijn.

Men zal goed moeten uitleggen waarom men de rijopleiding wil hervormen en waarom het geen pestmaatregelen zijn. Een rijbewijs is niet per definitie iets waar iedereen zomaar recht op heeft vanaf een bepaalde leeftijd, zonder voorwaarden. Hij benadrukt het belang van de verkeersveiligheid en het hoge aantal verkeersslachtoffers. In die zin vond hij de persartikels minder gelukkig als het gaat over het creëren van een draagvlak en mensen meekrijgen. Hij waarschuwt ervoor om het belang van het zorgen voor een draagvlak niet te onderschatten.

Hij vindt het heel erg belangrijk voor zowel nieuwe chauffeurs als voor degenen met ervaring, dat men probeert de ICT-mogelijkheden zo veel mogelijk te benutten om zo laagdrempelig en klantvriendelijk mogelijk te werken.

3.5. Stijn Bex

Stijn Bex vraagt aan minister Lydia Peeters of haar voorstellen, die te lezen waren in de pers, beslist beleid zijn of dat er nog een discussie moet volgen binnen de Vlaamse Regering. Hij vermoedt het laatste.

Hij is het eens met de andere commissieleden dat een hervorming van de rijopleiding in functie van de verkeersveiligheid moet staan. Natuurlijk moet men ook zorgen voor een draagvlak en uitleggen aan de mensen waarom iets verandert. Men moet ook durven doen wat de onderzoekers aanbevelen in plaats van bepaalde maatregelen niet te durven nemen uit vrees dat ze als betuttelend zouden overkomen. De ongevalstatistiek gaan immers niet de goede richting uit.

Uit de voorstellen in de pers maakt hij op dat van de tien belangrijkste aanbevelingen alleszins aanbevelingen twee, drie, zes, zeven en acht gevolgd worden door de minister. Hij vraagt of er aanbevelingen zijn die de minister niet volgt en niet meeneemt naar de regeringstafel, en waarom.

Stijn Bex vindt het goed om ervoor te zorgen dat vragen van het theorie-examen op een eenvoudige, begrijpbare manier zijn opgesteld. Eerder stelde de minister dat ze er wou over nadenken om het theorie-examen ook in een beperkt aantal andere talen te laten afleggen. Er is vaak ook een probleem om een Engelstalige tolk te vinden. Hoever staat het met de plannen daarrond?

Te horen aan de tussenkomst van Jo Brouns blijken de problemen met de turbolessen en fraude bij het theorie-examen nog niet opgelost. Wat is de stand van zaken? Zijn er al extra controleurs? Voelen de controleurs zich momenteel veilig in het uitoefenen van hun job?

Kunnen de onderzoekers meer informatie geven over het nut van een EHBO-cursus bij het volgen van de rijopleiding? Hoe staat de minister daar tegenover? Dat zou het behalen van een rijbewijs nog zwaarder maken, maar in Vlaanderen zijn er te weinig mensen die zo'n EHBO-opleiding hebben gevolgd.

Over de zogenaamde directe weg om een rijbewijs te behalen zegt Stef Willems van Vias institute dat dit een uitzondering moet blijven. Het is goed dat die mogelijkheid zou bestaan voor bijvoorbeeld mensen die een rijbewijs nodig hebben voor een job, maar over de concrete uitvoering valt te discussiëren. Is de minister het ermee eens dat dit het best een uitzonderingsmogelijkheid blijft? Het kan niet de bedoeling zijn dat mensen die bemiddeld zijn de korte weg kunnen nemen en minder bemiddelden niet. Hoe gaat de minister dit vermijden?

3.6. Bart Claes

Bart Claes, voorzitter, vraagt of het persbericht met een aantal voorstellen over de rijopleiding dat aan de vooravond van de gedachtewisseling werd uitgestuurd, gezien moet worden als beslist beleid of dat er nog bijsturingen zullen komen. Is hierover al een akkoord binnen de Vlaamse Regering of kan de commissie dit nog bijsturen?

Hij kan zich zeker terugvinden in de eerste aanbeveling om te zorgen voor een gecentraliseerd overzicht van alle ondersteuningsmiddelen. Hij mist hierbij de vroegere verkeerslessen op school. Een vorige Vlaamse Regering heeft dit afgevoerd. Dat was een heel nuttig instrument en dan niet louter en alleen voor de derde graad van het secundair onderwijs om het rijbewijs categorie B te behalen. Verkeerskunde zou gespreid gegeven moeten worden doorheen alle jaren, ook in het basisonderwijs, want iedereen participeert in het verkeer: ook voetgangers, ook fietsers.

Bart Claes vindt het logisch dat er een vormingsmogelijkheid is voor begeleiders, maar hij is er persoonlijk geen voorstander van om dat verplicht te maken. Dat verloopt nu via de rijsschool en heeft ook een kostprijs. De vereiste dat een begeleider al acht jaar in het bezit moet zijn van een rijbewijs, is ook al een belangrijke indicatie dat men verwacht dat de begeleider zijn rol kent in het verkeer. Hij zou het logischer vinden mocht de overheid zo'n vormingsmoment aanbieden. Dat kan zelfs online gebeuren. Men zou kunnen verifiëren of de begeleider dat zelf volgt door gebruik te maken van de applicatie *itsme*. Dat vermijdt de kosten van een rijsschool.

Hij is voorstander van een langere oefenperiode, maar die moet gelden voor elke kandidaat-bestuurder, ook voor wie via de directe weg het rijbewijs wil behalen. Zo niet is er sprake van klassenmobiliteit.

De minister wil het terugkommoment weer invoeren. Bart Claes was jongerenvoorzitter van het Vlaams Belang van 2017 tot 2020 en hij verzekert de minister dat het terugkommoment voor veel frustratie zorgde bij veel jonge bestuurders. Het werd gezien als een verspilling van tijd en veel geld, destijds 100 euro. Hij is er persoonlijk geen voorstander van. Als de minister het toch wil invoeren, vraagt hij haar om daar een heel andere invulling aan te geven dan een groeps gesprek en een klein deel praktijk.

De spreker is een grote voorstander van een aanpassing van de formulering van de vragen van het theorie-examen. Hij verwijst naar de Panoreportage waaruit bleek dat heel schimmige bedrijven daarop inspeelden om op korte tijd personen een turbocursus te geven om via allerlei ezelsbruggetjes ervoor te zorgen dat zij zomaar zouden slagen voor het theorie-examen zonder de verkeersregels te kennen. Dat moet uiteraard voorkomen worden.

De voorstellen rond de risicoperceptietest lijken hem een goed idee, zeker als die online kan. Van de sanctie om bij het niet-slagen terug naar de rijsschool te moeten gaan, is hij persoonlijk geen voorstander. Hij stelt voor dat de kandidaat-bestuurder dan pas een maand later zijn praktijkexamen kan afleggen.

Een mix van gemakkelijke en moeilijke manoeuvres lijkt hem zeer nuttig, net zoals de aanbeveling over het rijden op verkeersborden en het rijden op gps.

Omtrent de negende aanbeveling merkt hij op dat hij bij elke aanpassing van de rijopleiding een trend ziet om de kandidaat-bestuurders meer en meer naar rij-scholen te sturen. Hij is daar persoonlijk geen voorstander van. Hij hoopt dat de optie blijft bestaan om een rijbewijs te behalen zonder een beroep te moeten doen op een rij-school.

Van het puntensysteem zoals het wordt voorgesteld, is hij geen voorstander. Veel kandidaat-bestuurders behalen het rijbewijs B als ze ongeveer 18 of 19 jaar oud zijn. Daarna gaan ze enkele jaren op kot en gebruiken op dat moment heel weinig de wagen. Hij spreekt uit eigen ervaring. Juist dan die eerste twee jaar een puntensysteem invoeren, zal weinig effect hebben.

4. Antwoorden van de minister

Minister *Lydia Peeters* verduidelijkt dat er nog niets is beslist. Ze herhaalt dat in 2017 de rijopleiding werd hervormd. In maart 2020 vernietigde de Raad van State twee elementen wegens bevoegdheidsoverschrijding: het vormingsmoment voor de vrije begeleider en de verlenging van de oefenperiode omdat het koppelen van voorwaarden aan de afgifte van het rijbewijs een federale bevoegdheid is. Beide elementen moeten snel herbekeken worden, vindt de minister.

Het terugkommoment is in voege sinds 2019 en bestaat nog altijd. Dat hoeft dus niet gewijzigd te worden, met uitzondering van de aanbeveling van IMOB om het kwalitatief te verbeteren, wat de minister ter harte wil nemen.

De minister wenste eerst een grondige doorlichting van de hervormde rijopleiding, ook omdat in de ongevallenstatistieken de jonge bestuurders oververtegenwoordigd zijn. Er is nu de studie met ruim vijftig aanbevelingen.

In verband met het vormingsmoment voor de vrije begeleider, merkt de minister op dat het behalen van een rijbewijs via de vrije begeleiding nog altijd de goedkoopste manier is om een rijbewijs te behalen. De mogelijkheid om een rijbewijs te behalen zonder enige professionele begeleiding bestaat nergens elders in West-Europa. Ze wil dat niet afschaffen zodat het laagdrempelig blijft en iedereen de kans krijgt om een rijbewijs te behalen. Maar de begeleiding moet ook kwaliteitsvol zijn en daarom wil ze het vormingsmoment verbeteren, zoals ook wordt aanbevolen in de studie. Voor de vernietiging door de Raad van State, moest de vrije begeleider drie uur les volgen in een rij-school waarna men een attest ontving. IMOB stelt voor dat er hierbij minstens ook aandacht is voor een opfrissing van de wegcode. Dat lijkt de minister aangewezen en kan op twee manieren: online of via een brochure. De aanbeveling om een aantal tips te geven aan de begeleider over hoe men de jonge bestuurder kan begeleiden, kan haar goedkeuring wegdragen. De minister wil duidelijk zeggen dat ze niet naar een zogenaamd klassenmobiliteits-systeem wil. Ze wil een betaalbare, kwalitatieve rijopleiding via de vrije begeleiding behouden.

Voor de hervorming van de rijopleiding bedroeg de oefenperiode drie maanden. Met de wijziging van de rijopleiding in 2017 werd dit op negen maanden gebracht. Door het vernietigingsarrest van de Raad van State werd het weer drie maanden. Drie maanden is volgens iedereen te kort. Negen maanden is een lange periode en het is geweten dat velen door uitstelgedrag pas in de laatste maanden vrij intensief praktijkervaring beginnen opdoen als men pas ten vroegste na negen maanden een rijexamen kan afleggen.

IMOB beveelt een oefenperiode aan van minstens vijf maanden en 3000 kilometer. Dat is nog niet politiek gevalideerd. De minister wil een oefenperiode van vijf of zes maanden in overweging nemen. Een oefenperiode van negen maanden betekent dat men bijna een jaar moet wachten voor elke jonge persoon die zich op de arbeidsmarkt wil begeven. Als men kiest voor zo'n lange oefenperiode, wil de minister de procedure van de directe weg invoeren voor mensen die op de arbeidsmarkt terechtkomen en een rijbewijs nodig hebben. Zij kunnen in een kortere periode het rijbewijs behalen, op voorwaarde van minstens dertig uur rijervaring via een professionele begeleider en het slagen voor het rijexamen. Een dergelijk systeem bestaat al in het Waalse Gewest, het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest en in heel wat andere landen. Zeker op langere termijn zal men dit moeten overwegen. Ook VDAB is hiervoor vragende partij.

In verband met de opmerking dat de directe weg een klassensysteem doet ontstaan, verwijst de minister naar de werkgevers die aan een aantal werknemers de mogelijkheid bieden om een rijbewijs C of D te behalen op kosten van de werkgever om de vacatures toch maar te kunnen invullen. Ze neemt aan dat de VDAB ook een dergelijke cursus zou kunnen geven om knelpuntberoepen ingevuld te krijgen.

Voor de risicoperceptietest beveelt IMOB aan om die niet alleen bij het praktijkexamen, maar ook tussentijds te laten afleggen. Persoonlijk vindt de minister dat een goede aanbeveling. Door het ook tussentijds laten afleggen van de test is men zich meer bewust van de gevaren. Zoals al gezegd, overschatten jonge weggebruikers vaak hun eigen competenties en onderschatten ze vaak de risico's in het verkeer. Om die laagdrempelig en toegankelijk te maken is de minister voorstander van het digitaliseren ervan, net als van het vormingsmoment. Ze is het eens met Marino Keulen dat men duidelijk moet maken dat het niet gaat om pestgedrag of om het moeilijk te maken, maar dat men wil zorgen voor kwaliteit. De risicoperceptietest kan digitaal zodat niemand zich naar een examencentrum moet begeven om daar tegen betaling bijkomende tests af te leggen.

Wat de fraudegevallen betreft, werden er al een aantal wijzigingen doorgevoerd om fraude te bemoeilijken in de examencentra en in de rijkschool. Er werden ook strenge sancties aan gekoppeld. De volledige digitalisering van alle rijopleidingen en rijexamens kan er verder een antwoord op bieden. Er is wel nog een weg te gaan als gevolg van de GDPR-regelgeving en het noodzakelijke overleg met de federale overheid. Ze vraagt aan de administratie om daaraan naarstig voort te werken. Alles in verband met de zogenaamde nascholing code 95 kan al digitaal via Mijn Burgerprofiel.

Voor de aanbeveling bij het praktijkexamen om het te doen op gps of op verkeersborden gaat het om beide, dus een examen met zowel een gps als op verkeersborden. Minister Lydia Peeters vindt het goed om beide te testen, en niet slechts een van de twee zoals nu het geval is. Dat is nog niet beslist, het politieke traject moet nog doorlopen worden.

Het automatisch schakelen kwam ook al aan bod in de commissie (*Vragen om uitleg* VI.Parl. 2021-22, nr. 2190 en 2267). De minister kijkt uit naar de Europese richtlijn zodat er meer uniformiteit mogelijk is. Met de elektrificatie van het wagenpark zullen er meer automatisch geschakelde voertuigen op de markt komen en zal op termijn waarschijnlijk de vraag niet meer gesteld moeten worden of men hand- of automatisch geschakeld een rijexamen zal afleggen.

Wat de lessen verkeerskunde in de scholen betreft, bestaat er zowel in het basis- als in het secundair onderwijs een leerlijn verkeer. De minister is het eens dat jongeren veel vroeger lessen verkeerskunde moeten krijgen en moeten weten hoe ze zich veilig kunnen verplaatsen in het verkeer. In het Verkeersveiligheidsplan wordt ook gefocust op de kindnorm: hoe kan een kind van 8 jaar zich veilig en

autonoom verplaatsen in het verkeer? Dat betekent ook besef hebben van de gevaren en kennis van het verkeersreglement. Het klopt dat men zich in het secundair onderwijs kon voorbereiden op het theorie-examen, maar dat werd in de vorige zittingsperiode afgeschaft. Voor zover zij weet is er niet onmiddellijk een initiatief van het Departement Onderwijs of van de minister van Onderwijs om dit terug in te voeren. Ze stelt voor om de vraag aan hem te richten. Wat dat betreft, verwijst minister Lydia Peeters naar de aanbeveling van IMOB om beter te communiceren over de ondersteuningsmiddelen ter voorbereiding van het theorie-examen. Niet door het volgen van turbocursussen en via ezelsbruggetjes, maar door de juiste cursussen ter hand te nemen. Die zijn online consulteerbaar en staan kosteloos ter beschikking.

Het vormingsmoment voor de vrije begeleider kan perfect digitaal als er bewezen kan worden dat men het heeft gevolgd. Het moet zo laagdrempelig mogelijk.

De minister is het ermee eens dat de oefenperiode geen wachttijd moet zijn. De oefenperiode is belangrijk en daarom is er het voorstel van minimum vijf maanden. De directe weg met 30 uren praktijkervaring ziet ze niet als een achterpoortje. Het gaat om professionele begeleiding en intens praktijkervaring opdoen. Daarmee staat en valt alles. Voor de minister moet het ook niet beperkt zijn tot 30 uur, als men bijvoorbeeld zou zeggen dat het beter 50 uur zou zijn. Voor haar is het arbeidsgerelateerd. Wie dat betaalt of op welke manier dat exact moet verlopen, kan voorwerp zijn van bijkomend onderzoek. Ze vraagt oog te hebben voor datgene wat in de maatschappij leeft en met name de invulling van een aantal jobs op de arbeidsmarkt.

5. Antwoorden van IMOB

Professor *Tom Brijs* gaat eerst in op de vraag waarom de aanbeveling spreekt van een oefenperiode van minimaal vijf maanden en niet van bijvoorbeeld zes maanden. In het rapport wordt duidelijk gemaakt dat hoe langer die oefenperiode is, hoe beter. Als men zes maanden goed vindt, dan liever zes maanden dan vijf. Vijf maanden is volgens wetenschappelijk onderzoek het minimum, daaronder is er geen daling van de ongevalskans.

Hoe kan die oefenperiode gemonitord of gecontroleerd worden? Omdat er heel wat aanbevelingen waren, hebben de onderzoekers zich gefocust op een belangrijk element dat ook in het rapport staat: het logboek. Dat bestaat al, maar is niet verplicht. De spreker is daarvan voorstander zodat men inzicht krijgt in de eigen vooruitgang tijdens de oefenperiode en in de momenten en omstandigheden waarin men gereden heeft. Er zijn een aantal landen die een logboek verplichten en het als voorwaarde stellen om te kunnen deelnemen aan het praktijkexamen. Er bestaan digitale mogelijkheden op basis van een app om het logboek efficiënt bij te houden.

Er werd gevraagd of men een verschil kan zien in de ongevalscijfers naargelang de verschillende opleidingssystemen (VRB 18 of VRB 36). Daarover beschikt men niet over goed cijfermateriaal omdat in de praktijk mengvormen bestaan. Iemand die 20 uur rijkschool volgt, kan nadien ook nog een tijdje blijven oefenen met een vrije begeleider. Omgekeerd is het zo dat een op de drie kandidaat-bestuurders van de vrije begeleiding ook nog lessen volgt met de rijkschool. In het rapport werden in dat verband een aantal aanbevelingen gedaan om de dataverzameling te verbeteren zodat men in de toekomst op dergelijke vragen een antwoord kan geven.

Er werd opgemerkt dat een hervorming goed uitgelegd moet worden aan de burgers. Daarmee is Tom Brijs het volledig mee eens. Uit gesprekken met jongeren en ouders blijkt dat ze sommige hervormingen niet altijd even nuttig vinden. Waarom dat terugkommoment, waarom dat vormingsmoment? Wat is het nut van

een tussentijdse risicoperceptietest? Enzovoort. In de aanbevelingen staat dat communicatie met betrekking tot het nut van bepaalde onderdelen van de rijopleiding en -examen echt wel heel belangrijk is om te vermijden dat de perceptie ontstaat dat het allemaal maar moeilijker en duurder moet zijn. Terwijl uiteindelijk iedereen wel voorstander is van meer verkeersveiligheid.

In heel wat landen is EHBO een verplicht onderdeel van de opleiding en moet men kunnen aantonen dat men een EHBO-cursus heeft gevolgd om te kunnen deelnemen aan het rijexamen: Duitsland, Zwitserland, Denemarken, Oostenrijk, Noorwegen, maar ook in het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest. De reden ligt voor de hand: hulp kunnen bieden bij een ongeval in de eerste minuten na het ongeval, is belangrijk omdat die vaak cruciaal zijn.

Wat digitalisering betreft verwijst Tom Brijs naar de aanbevelingen in het rapport om in meer onlinemogelijkheden te voorzien. Momenteel is de opleiding nog zeer sterk een fysieke opleiding. In het buitenland verloopt bijvoorbeeld de risicoperceptietest al meer digitaal. Ook voor het vormingsmoment zijn er, vervangend of aanvullend, digitale mogelijkheden.

Over de zogenaamde directe weg zijn in het rapport geen aanbevelingen geformuleerd. Het systeem bestaat in een aantal landen en over de taalgrens. Het wetenschappelijk onderzoek zegt echter dat verkorte trajecten tot een verhoogde ongevalsrisico kunnen leiden. Dat staat dus enigszins tegenover de aanbeveling om voldoende, gevarieerd en lang te oefenen. Vanuit het perspectief van de verkeersveiligheid bevelen de onderzoekers de directe weg niet aan. Als die ingevoerd wordt, zou het een uitzonderingsmaatregel moeten zijn en moet men nadenken over bepaalde voorwaarden die eraan worden gekoppeld zoals leeftijd of kunnen aantonen dat het rijbewijs echt nodig is voor de job. Het mag geen gemakkelijk traject worden waarbij men zijn rijbewijs koopt door 30 uur rijles te volgen.

6. Replieken

Jo Brouns wil nog eens het belang van data benadrukken. Hij stelde hierover ook een schriftelijke vraag (*Schriftelijke vragen* VI.Parl. 2021-22, nr. 1118 aan minister Lydia Peeters). Het blijkt dat sectorfederatie GOCA over informatie beschikt waarover een onderzoeksinstelling niet beschikt. Als beleidsmakers wordt men er terecht op aangesproken dat het beleid meer datagedreven moet zijn. Voor verkeersveiligheid lijkt hem dat een heel belangrijke aanbeveling. Het kan niet dat men niet beschikt over bepaalde geanonimiseerde data om meer wetenschappelijk gebaseerd onderzoek te doen in functie van de verkeersveiligheid.

Wim Verheyden stelt dat de minister telkens zegt dat men de wagen zo veel mogelijk moet laten staan. Hij heeft de indruk dat het verstrengen en moeilijker maken van het behalen van het rijbewijs een tweeledig doel heeft. Ten eerste wil men de veiligheid verhogen en daar is iedereen voorstander van. Het tweede doel is om het behalen van een rijbewijs moeilijker te maken zodat mensen ontmoedigd worden om de wagen te nemen. Op die manier wil ze op een slinkse manier het doel bereiken dat minder mensen met de wagen zouden gaan rijden en gedwongen worden naar het openbaar vervoer.

Stijn Bex vraagt om de suggestie voor een EHBO-cursus ter harte te nemen. In het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest is die inderdaad verplicht. Dat betekent dat mensen die in Brussel een rijbewijs willen behalen maar geen zin hebben om die EHBO-cursus te volgen, mogelijk naar Vlaanderen komen om hun rijbewijs te behalen. Sommige partijen zouden dat minder interessant kunnen vinden, dus dat kan een element zijn om mee te nemen naar de discussie in de Vlaamse Regering.

Dat een goede aanpak van een rijexamen op wetenschappelijke basis zou bedoeld zijn om het mensen onmogelijk of moeilijker te maken om een rijbewijs te halen, lijkt hem te gek voor woorden. Wim Verheyden lijkt soms de PVDA te vertegenwoordigen: de Partij Van De Auto.

Hij ontving nog geen antwoord op de vraag over het afleggen van het theorie-examen in andere talen. Zijn andere vraag zal hij herformuleren. Er is duidelijk nog een discussie nodig in de Vlaamse Regering. Zijn er van de tien belangrijke aanbevelingen aanbevelingen die de minister niet meeneemt naar de regeringstafel? Anders gaat Stijn Bex ervan uit dat de minister ze allemaal op de regeringstafel zal leggen.

Bart Claes zal aan minister Ben Weyts een vraag stellen over verkeerskunde op school.

7. Bijkomende antwoorden van de minister

Minister *Lydia Peeters* vindt de benadering van Wim Verheyden dat men al het mogelijke zou doen om het behalen van een rijbewijs moeilijker te maken, heel eenzijdig. België is het enige Europese land waar het behalen van een rijbewijs via vrije begeleiding mogelijk is. Dat is ook de meest goedkope manier en ze wil die ook behouden. Ze wil het behalen van een rijbewijs zeker niet moeilijker maken maar heeft de verkeersveiligheid voor ogen. Men wil de vrije begeleider een aantal extra tips en een opfrissing van de wegcode geven, en dat kan ook digitaal.

Het idee dat inwoners van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest in Vlaanderen hun rijbewijs zouden komen halen om de EHBO-cursus te ontlopen, kan men ook omkeren: mensen die snel een rijbewijs willen hebben, zouden de directe weg in het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest of het Waalse Gewest kunnen volgen.

Ze blijft erbij dat sommige mensen een rijbewijs nodig hebben voor hun job. De directe weg waarbij men minstens x aantal uur professionele begeleiding heeft om een rijbewijs te behalen en ook moet slagen in het rijexamen, is daarvoor een mogelijke oplossing. Men kan daar nog altijd bijkomende voorwaarden aan koppelen. Momenteel is het zo dat men na het volgen van 20 uur les bij een professionele begeleider een attest kan krijgen om zich op de weg te begeven als de instructeur de kandidaat-bestuurder capabel vindt om te rijden. Men mag dan echter niet rijden voor professionele doeleinden en men mag niet 's nachts rijden. Men zou kunnen zeggen dat met een nog intensievere cursus van 30 of 45 uur met een professionele begeleider en een voorafgaandelijk examen, men wel professioneel mag rijden. Dat is toch al minstens een mogelijkheid voor mensen die omwille van hun job een rijbewijs nodig hebben. De minister voelt aan dat dit nog niet rond is.

Iedereen is het er wellicht over eens dat het vormingsmoment voor de vrije begeleiders het best zo snel mogelijk opnieuw wordt ingevoerd en dat een oefenperiode van drie maanden te kort is, maar dat het minstens vijf of zes maanden moet zijn. De minister stelt voor om op korte termijn al in te voeren waarover een consensus bestaat. Een aantal elementen kunnen op langere termijn worden bekeken. De minister wou het debat in de commissie en de toelichting door IMOB afwachten om met kennis van zaken te kunnen beslissen.

Het is de bedoeling dat men vanaf 1 januari 2023 het theorie-examen kan afleggen via een audiovertaling in enkele talen.

De minister is het eens dat data belangrijk zijn. In het digitaliseringsproces voor het rijbewijs B is er nog wel een weg te gaan. Bij voorkeur is alles gekoppeld aan de rijopleiding in een digitaal platform zodat alle mogelijke instanties hiervan kunnen gebruikmaken. Zo is een digitaal logboek beter dan een op papier om fraude te vermijden. Daarom ook is de digitalisering van heel groot belang. Zo worden ook gegevens wetenschappelijk ontsloten. Ze zal de administratie opnieuw vragen om liever vandaag dan morgen het digitaliseringsproces te finaliseren.

Bart CLAES,
voorzitter

Rita MOORS,
verslaggever

Gebruikte afkortingen

ADAS	Advanced Driver Assistance System
EHBO	eerste hulp bij ongelukken/eerste hulp bij ongevallen
GDPR	General Data Protection Regulation (= algemene verordening gegevensbescherming, AVG)
GOCA	Groepering van Erkende Ondernemingen voor Autokeuring en Rijbewijs
gps	Global Positioning System
IMOB	Instituut voor Mobiliteit
UHasselt	Universiteit Hasselt
VDAB	Vlaamse Dienst voor Arbeidsbemiddeling en Beroepsopleiding
VRB	vrije begeleiding