

## Reguleringsimpactanalyse voor Voorontwerp van decreet houdende het terugkommoment in het kader van de rijopleiding categorie B

Gebruik de RIA-leidraad en de RIA-checklist om deze RIA in te vullen.

### 1 Gegevens van het advies

#### 1.1 Gegevens van de regelgeving

nummer taal- en wetgevingstechnisch advies	advies nr. 2017/183 van 8 juni 2017
bevoegde minister(s) van de regelgeving	Ben Weyts
RIA	neen
JoKER	ja
armoedetoets	ja, zie nota Vlaamse Regering
link naar de regelgevingsagenda	decreet rijopleidingen (beleidsnota 2014*-2019 en beleidsbrief 2016-2017 OD11) <a href="http://docs.vlaamsparlement.be/docs/stukken/2016-2017/g956-1.pdf">http://docs.vlaamsparlement.be/docs/stukken/2016-2017/g956-1.pdf</a>

#### 1.2 Gegevens van de aanvrager

e-mailadres	<a href="mailto:barbara.declerck@mow.vlaanderen.be">barbara.declerck@mow.vlaanderen.be</a>
organisatie	Departement
beleidsdomein	MOW
entiteit	VHV

### 2 Titel en fase



Voorontwerp van decreet houdende het terugkommoment in het kader van de rijopleiding categorie B

fase 3: eerste principiële goedkeuring

### 3 Samenvatting

Het voorontwerp van decreet houdende het terugkommoment in het kader van de rijopleiding categorie B beoogt de invoering van een terugkommoment, zes tot negen maanden na het behalen van het rijbewijs B.

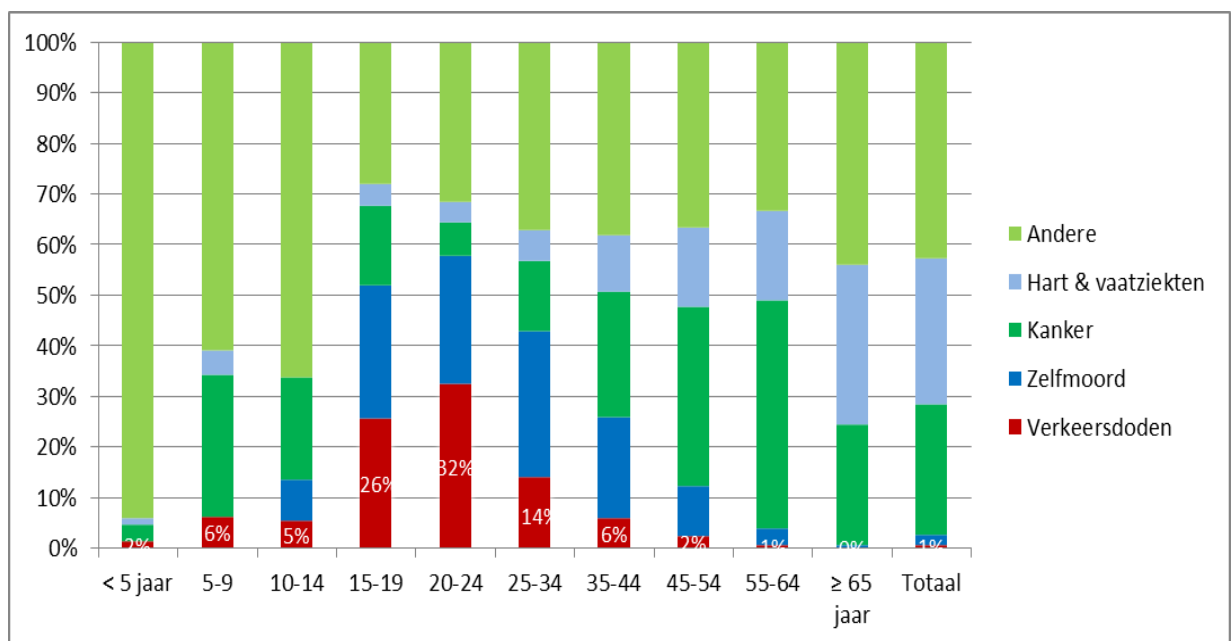
Het effect op jongeren is verbetering van de risicoperceptie, vermindering van de risicoacceptatie, tegengaan van zelfoverschatting en bevordering van het verkeersinzicht door de invoering van het terugkommoment. Dit effect is er voor alle beginnende bestuurders. Jongeren maken het grootste deel van deze groep uit. Bovendien is de risicoinschatting en –acceptatie van jongeren over het algemeen nog minder goed ontwikkeld.

### 4 Probleembeschrijving

Uit de ongevallencijfers is gebleken dat de beginnende automobilist de grootste risicogroep vormt in het verkeer.

#### Jongeren en verkeersveiligheid: cijfers die spreken

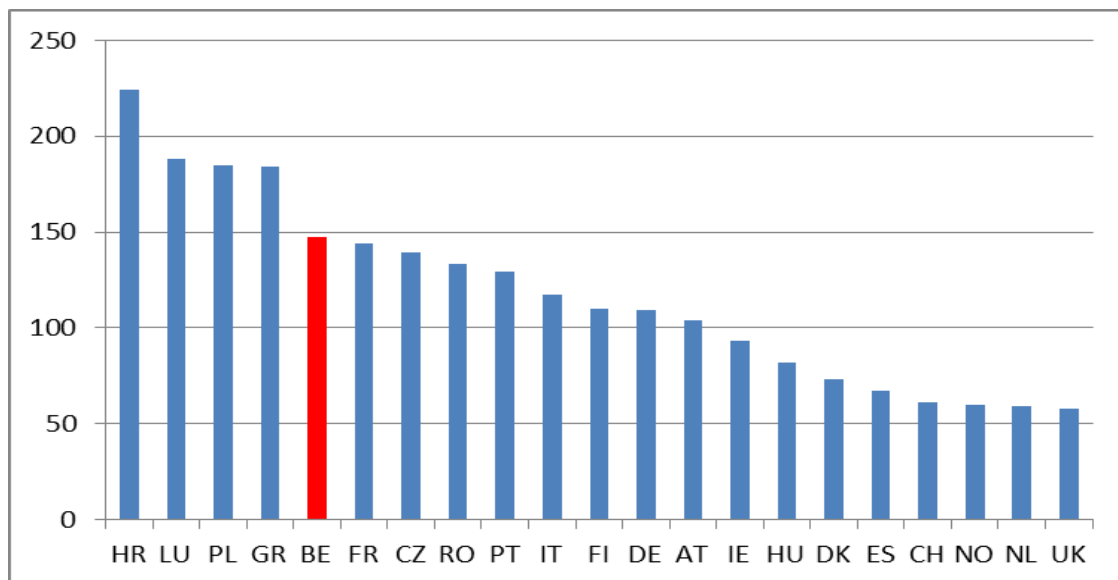
Figuur 2 geeft de belangrijkste doodsoorzaken weer per leeftijdsgroep voor België. Bij de 15-24-jarigen vormen verkeersongevallen de belangrijkste doodsoorzaak. Bijna 1 op 3 jongeren van deze groep jongeren sterft ten gevolge van een verkeersongeval. Vanaf 25 t.e.m. 34 jaar sterven de meeste mensen als gevolg van zelfmoord. Op oudere leeftijd overheersen hart- en vaatziekten en kanker. Deze cijfers onderstrepen het belang dat vanuit verkeersveiligheid aan jongeren geschonken dient te worden.



Figuur 2: De belangrijkste doodsoorzaken in België, onderverdeeld naar leeftijd, 2012 (FOD Economie, AD Statistiek)



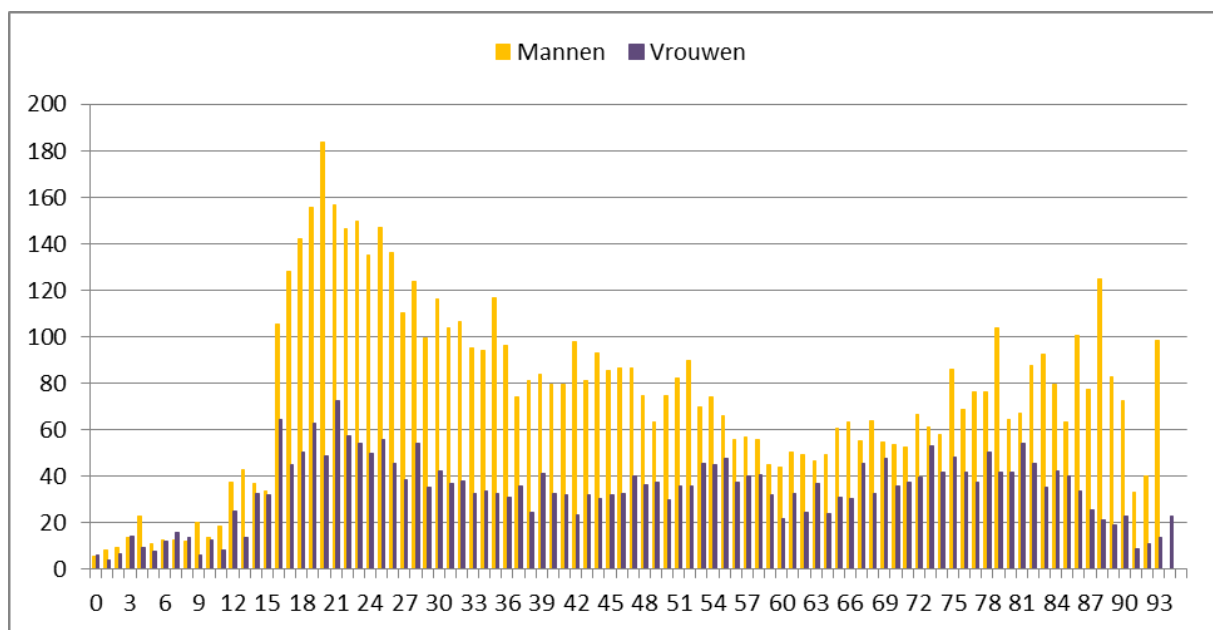
Als we de mortaliteitsgraad ten gevolge van verkeersongevallen bij de jongeren vergelijken op Europees niveau, dan valt op dat België slecht scoort, met een mortaliteitsgraad die meer dan dubbel zo hoog is dan in de best presterende landen (Nederland en Verenigd Koninkrijk) (zie figuur 3).



*Figuur 3: Mortaliteitsgraad ten gevolge van verkeersongevallen bij jongeren van 18-24 jaar in verschillende Europese landen, 2011 (# 18-24 jarige verkeersdoden / 1 miljoen 18-24 jarige inwoners)(CARE Database, European Commission)*

Wanneer we de leeftijd beschouwen, zien we in figuur 4 een duidelijke stijging van het aantal dodelijke en zwaargewonde verkeersslachtoffers bij jongeren vanaf een leeftijd van 16 jaar. Dit betreft dan ook de leeftijd waarop in eerste instantie bromfietsen en daarna personenwagens voor de eerste keer in gebruik worden genomen. Voor de mannen zien we een grote piek op de leeftijd van 16-26 jaar, met duidelijke uitschieters op de leeftijd van 19-21 jaar. Bij de vrouwen zien we eveneens een piek vanaf 16 jaar, die loopt tot ongeveer 25 jaar.



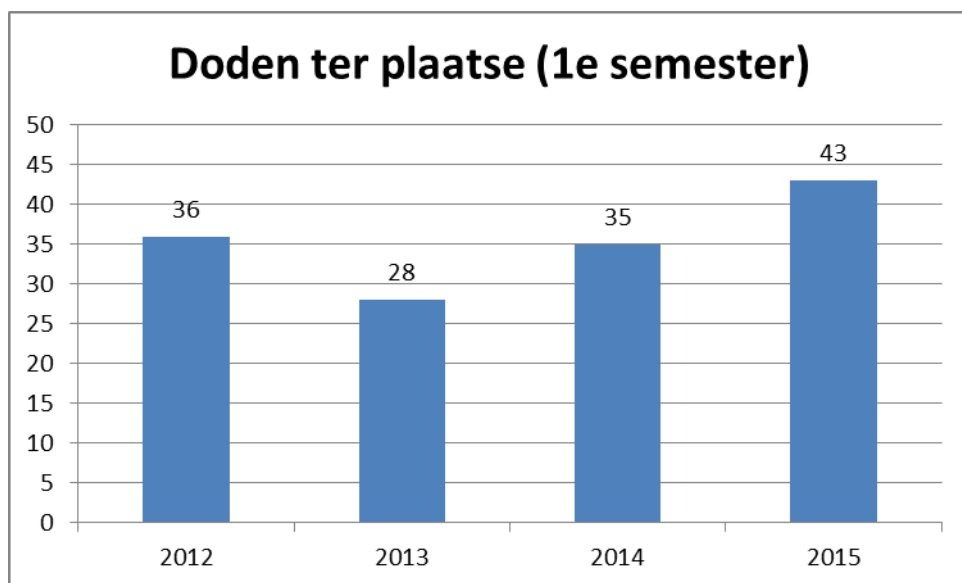


Figuur 4: Het aantal doden en zwaargewonden per 100.000 inwoners, onderverdeeld naar leeftijd en geslacht (Vlaams Gewest, gemiddelde 2011-2013)<sup>1</sup>

Het is dus duidelijk dat jonge bestuurders een belangrijke risicogroep en dus een aandachtspunt voor het verkeersveiligheidsbeleid blijven vormen. Dit is zeker zo wanneer men niet enkel de slachtoffers beschouwt binnen deze specifieke categorie, maar ook de slachtoffers bij de tegenpartij van aanrijdingen met een jonge autobestuurder. Dat blijkt ook uit de recentste gegevens van de Verkeersveiligheidsbarometer, waar bij ongevallen met een jonge autobestuurder in 2014 terug meer doden ter plaatse werden opgetekend. Bovendien zijn de cijfers voor het 1e semester van 2015 bijzonder negatief, aangezien het aantal doden ter plaatse hoger ligt dan voor dezelfde periode tijdens de voorbije drie jaren (zie figuur 5).

<sup>1</sup> Bron: AD Statistiek / Infografie: IMOB





*Figuur 5: Evolutie van het aantal doden ter plaatse bij ongevallen met een jonge autobestuurder (Vlaams Gewest, 2012-2015 (1<sup>e</sup> semester))<sup>2</sup>*

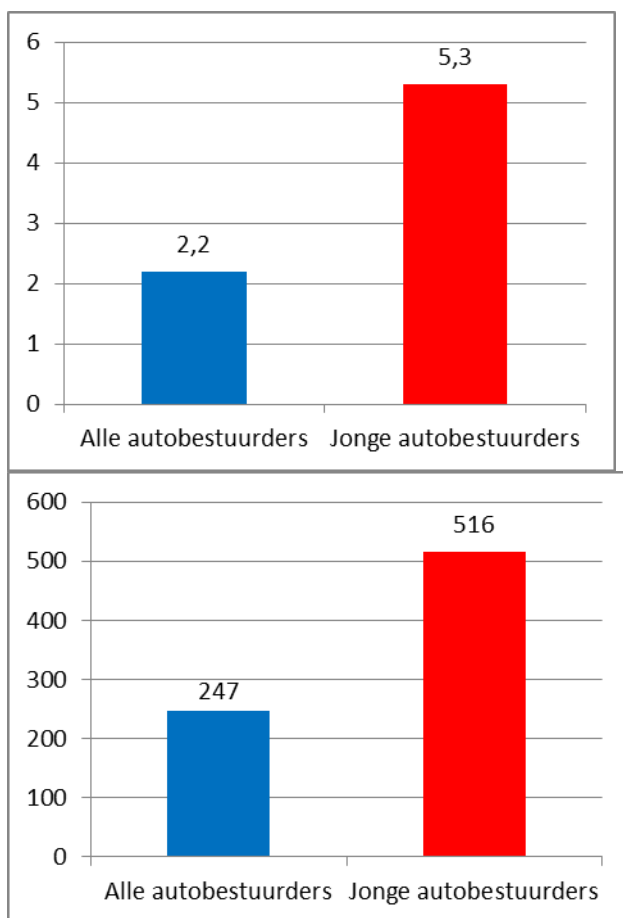
Voor het jaar 2013 beschikken we over de volledige dataset aan ongevalsgegevens. Bekijken we deze in detail, dan merken we dat Vlaanderen in 2013, 4883 letselgevallen telde waarbij minstens één jonge autobestuurder tussen 18 en 25 jaar betrokken was. Bij autobestuurders in die leeftijdsgroep vielen 32 verkeersdoden en 2711 gewonden. Jonge autobestuurders zijn daarmee betrokken in ongeveer 1 op 5 letselgevallen (21,9%) en vertegenwoordigen 8,3% van het totale aantal verkeersdoden en 9,3% van het totale aantal gewonden in Vlaanderen.

Jonge autobestuurders blijven met andere woorden een belangrijke risicogroep in het verkeer, goed voor 5,3 verkeersdoden en 516 gewonden per 100.000 inwoners uit de betrokken leeftijdscategorie (zie figuur 6). Ter vergelijking: het gemiddelde voor alle autobestuurders samen bedraagt 2,2 verkeersdoden en 247 gewonden per 100.000 inwoners (cijfers 2013). Per hoofd van de bevolking tellen jonge autobestuurders dus meer dan dubbel zoveel verkeersdoden en gewonden dan het gemiddelde voor alle autobestuurders samen.<sup>3</sup>

<sup>2</sup> Verkeersveiligheidsbarometer voor 2015 (1<sup>e</sup> semester) - BIVV

<sup>3</sup> FOD Economie AD Statistiek





*Figuur 6: Aantal verkeersdoden (links) en aantal gewonden (rechts) per 100.000 inwoners voor jonge autobestuurders en alle autobestuurders respectievelijk (FOD Economie, AD Statistiek, 2013)*

Het ontbreekt de beginnende automobilist aan verkeersinzicht en hij kan de taken die hij in het verkeer aangaat, nog niet goed afstemmen op de eigen capaciteiten. Dit houdt verband met een overschatting van de eigen vermogens, een onderschatting van de gevaren en een hang naar spanning en sensatie. Zowel leeftijd als rijervaring spelen hierbij een rol. Uit onderzoek wordt dan ook duidelijk dat het ongevalsrisico het hoogst is in de eerste periode dat de nieuwe bestuurder zelfstandig rijdt, na het behalen van het rijbewijs.

In een aantal landen maakt een tweedefasetraining al verplicht deel uit van het opleidingstraject, zoals in Finland, Luxemburg, Oostenrijk, Estland en Zwitserland. In Oostenrijk zijn positieve resultaten behaald met een verplichte voortgezette rijopleiding. De eerste analyses tonen een gemiddelde afname van 28% per jaar in het aantal letselongevallen met jonge automobilisten. We moeten hierbij de kanttekening plaatsen dat het hier gaat om een cursus waarbij de jonge automobilisten op drie momenten na het behalen van het rijbewijs terug moeten komen.

## 5 Beleidsdoelstelling

Op 4 december 2015 werd de conceptnota over de hervorming van de rijopleiding B goedgekeurd door de Vlaamse Regering. De invoer van een terugkommoment werd ook al in de conceptnota naar voor geschoven.



De gedachte achter een terugkoment of de voortgezette rijopleiding voor beginners is dat lessen in verkeersinzicht en zelfinzicht als automobilist tijdens de (aller)eerste fase van de rijopleiding nog onvoldoende effect hebben. Daarvoor is enige rijervaring als zelfstandig automobilist een grote meerwaarde. Met een voortgezette rijopleiding wordt beoogd de risicoperceptie van beginnende bestuurders te verbeteren en de risicoacceptatie te verminderen, zelfoverschatting tegen te gaan en het verkeersinzicht te bevorderen. In

Om deze reden werd er voor gekozen om kort na het behalen van het definitief rijbewijs een verplicht terugkoment in te passen in de rijopleiding om de beginnende bestuurders een beter besef bij te brengen van bepaalde verkeersrisico's, hun zelfbewustzijn verder te ontwikkelen en hen in staat te stellen om de eigen sterktes en zwaktes voldoende in te schatten en ervaring uit te wisselen onder groepsgenoten in een lerende omgeving.

## 6 Opties

### → Nuloptie: voorzetting van een bestaande toestand

*Geen terugkoment invoeren*

### → Optie 2: nieuwe beleidsmaatregel(en) – gekozen optie

*Invoering van een terugkoment*

De risicoperceptie van beginnende bestuurders verbeteren en de risicoacceptatie verminderen, zelfoverschatting tegengaan en het verkeersinzicht bevorderen.



### → Optie 3: nieuwe beleidsmaatregel(en)

*Invoering van een tweedefasetraining bestaande uit meerdere terugkomenten*

In deze optie zou de nieuwe bestuurder meerdere keren een terugkoment moeten volgen, naar analogie met de tweedefasetraining in bijvoorbeeld Oostenrijk.

## 7 Analyse van de effecten

### Doelgroepen

Kinderen en jongeren

Mensen in armoede

### Nuloptie

*Effectbeschrijving*

Aangezien het net in de fase na het behalen van het rijbewijs is dat er een verhoogd risico optreedt, zal het ongevallencijfer in de nuloptie met hoge waarschijnlijkheid niet significant dalen.

*Vergelijkingstabel van alle effecten*

doelgroepen	voordelen		nadelen	
	omschrijving	schatting	omschrijving	schatting
Jongeren	geen		ongevallencijfers blijven stabiel	

### Optie 2: nieuwe beleidsmaatregel(en) – gekozen optie

*Effectbeschrijving*

Verbetering van de risicoperceptie, vermindering van de risicoacceptatie, tegengaan van zelfoverschatting en



bevordering van het verkeersinzicht.

*Vergelijkingstabel van alle effecten*

doelgroepen	voordelen		nadelen	
	omschrijving	schatting	omschrijving	schatting
Jongeren	daling van ongevallencijfers		een extra onderdeel in de rijopleiding	

### Optie 3: nieuwe beleidsmaatregel(en)

*Effectbeschrijving*

Uitgebreide tweedefasetraining, met naar waarschijnlijkheid dezelfde effecten als in optie 2, mogelijk in een hogere graad.

*Vergelijkingstabel van alle effecten*

doelgroepen	voordelen		nadelen	
	omschrijving	schatting	omschrijving	schatting
Jongeren	daling van ongevallencijfers		meerdere extra onderdelen in de rijopleiding	

## 8 Vergelijking van de opties

De voornaamste doelstelling is het verbeteren van de verkeersveiligheid en het verminderen van het aantal ongevallen met nieuwe bestuurders. De nuloptie zal hier niet voor zorgen en is dus geen reële optie.

Verder wordt de inspanning die moet worden geleverd en de kostprijs in rekening gebracht. Bijgevolg werd de nieuwe beleidsmaatregel gekozen.

## 9 Uitvoering

Het decreet zal uiterlijk op 1 januari 2018 in werking treden.

Voor de uitvoering van het decreet zal een Besluit van de Vlaamse Regering worden genomen.



Naar schatting zullen elk jaar vijfenzeventigduizend nieuwe houders van een rijbewijs het terugkommoment moeten volgen. Het is moeilijk te voorspellen hoeveel van hen het terugkommoment te laat of niet zullen volgen. Voor de opvolging van inbreuken (zie stroomschema) zal een bijkomende VTE (niveau C of B) nodig zijn.

## 10 Administratieve lasten

Er zijn geen bijkomende administratieve lasten.



## 11 Handhaving

Het decreet voorziet toezicht op de naleving van het decreet door Vlaamse ambtenaren. Deze zullen worden aangeduid bij besluit van de Vlaamse Regering.





Deze ambtenaren zullen aangesteld worden binnen de afdeling van het departement Mobiliteit en Openbare Werken die instaat voor toezicht op de rijopleiding.

Indien geen gevolg wordt gegeven aan de aanmaning, kan het Parket beslissen tot vervolging. Bij niet-vervolging door de Procureur des Konings, zal een administratieve boete kunnen worden opgelegd.

Zie het stroomschema in bijlage.

## 12 Evaluatie

De ongevallencijfers worden permanent gemonitord door het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid.



De hervorming van de rijopleiding in het algemeen maakt deel uit van de onderzoeksagenda van het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid. De timing van de evaluatie is nog niet bepaald.

## 13 Consultatie

Externe consultatie



De verschillende onderdelen van de hervorming van de rijopleiding kwam tot stand in samenspraak met de Werkgroep Rijopleiding. In deze werkgroep zetelen vertegenwoordigers van Ambrassade, Gezinsbond, Federdrive, rij scholen, rijvaardigheidstraininginstituten, KULeuven, de FOD Mobiliteit en Vervoer, BIVV, Cevora, GOCA, examencentra, UHasselt, Assuralia, Defensie, KWB, Touring en VSV.

## 14 Contactinformatie

barbara.declerck@mow.vlaanderen.be

