



Advies

Ontwerpbesluit houdende het terugkommoment in het kader van de rijopleiding categorie B

Brussel, 22 juni 2018

Adviesvraag: Ontwerpbesluit houdende het terugkommoment in het kader van de rijopleiding categorie B opleiding categorie B

Adviesvrager: Ben Weyts - Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn

Ontvangst adviesvraag: 11 juni 2018

Adviestermijn: 30 dagen

Goedkeuring raad: 22 juni 2018

Contactpersoon: Hans Bonnarens - hbonnarens@serv.be

Inhoud

Inhoud	3
Inleiding	4
1 MORA-advies september 2017.....	4
2 Het decreet van 28 februari 2018	5
3 Het ontwerpbesluit houdende het terugkommoment.....	5
Advies	7

Inleiding

Bijgaand ontwerp van besluit vormt de uitvoering van het decreet houdende het terugkommoment in het kader van de rijopleiding categorie B. Het decreet en het voorliggend ontwerp van besluit ter uitvoering hiervan vormen een belangrijke schakel in de hervorming van de rijopleiding in Vlaanderen. Samen vormen ze de derde fase in de uitvoering van de conceptnota rijopleiding categorie B die eerder door de Vlaamse Regering werd goedgekeurd.

Het ontwerpdecreet werd in de zomer van 2017 voor advies aan de MORA voorgelegd. In het advies onderschreef de MORA de inhoudelijke richting die werd vastgelegd in de conceptnota van 4 december 2015, maar formuleerde hij ook een aantal opmerkingen en suggesties. Het decreet werd aangenomen door het Vlaams Parlement op 28 februari 2018.

Het nu voor advies voorgelegde besluit voorziet in een terugkommoment van een vier uur durende opleiding met steeds drie vaste onderdelen: 'kennismaking en reflectie als beginnend bestuurder', 'praktijk oefeningen (stop- en slalom oefening) op oefenterrein' en 'groepsgesprek'.

Het terugkommoment moet gevolgd worden tussen de zes en negen maanden na het behalen van het rijbewijs B wat dus ten vroegste vanaf 1 januari 2019 zal zijn (overgangsmaatregel voor personen die reeds over een definitief rijbewijs beschikken).

Wat de vergoeding aan de erkende instelling betreft wordt de maximale vergoeding bepaald op 120 euro (jaarlijks te indexeren) waarvan 100 euro betaald dient te worden door de deelnemer en er 20 euro subsidie wordt toegekend vanuit het Verkeersveiligheidsfonds.

1 MORA-advies september 2017

De Mobiliteitsraad zegt in zijn advies tevreden te zijn dat in deze legislatuur met de vooruitgang met betrekking tot de hervorming van de rijopleiding categorie B. De MORA onderschrijft tevens de inhoudelijke richting die werd vastgelegd in de conceptnota van 4 december 2015.

In het advies worden een aantal suggesties geformuleerd met het oog op het vergroten van het draagvlak voor het voorgestelde terugkommoment.

De MORA onderlijnt vooral de impact van het voorstel naargelang leeftijds categorie, sociaal en financieel statuut en de mate van tewerkstelling van de cursisten en op de werking van de erkende instellingen die het terugkommoment moeten organiseren. De Raad vraagt om eerst inzicht te verschaffen in bovenstaande maatschappelijke effecten voor de besluitvorming in werking kan treden.

De Mobiliteitsraad heeft gewaarschuwd dat het vastleggen van de datum van inwerkingtreding op 1 juli 2018 aanleiding kan geven tot een periode van onzekerheid en stelde voor om de invoering van het terugkommoment te laten plaatsvinden nadat mogelijke constitutionele problemen met de twee eerdere besluiten van de Vlaamse regering van de baan zijn.

De MORA adviseerde om in het terugkommoment te focussen op attitudes en hogere orde vaardigheden. Voor de MORA verdienen oefeningen die eenzijdig focussen op rijtechnieken eerder een plaats in de basisopleiding.

In het verdere hervormingsproces van de rijopleiding moet het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid een belangrijke rol spelen in de evaluatie. Hierbij moet extra aandacht besteed

worden aan de afstemming tussen de inhoudelijke invulling van de basisopleiding en het terugkommoment. Het Huis en de werkgroep rijopleiding moeten daarom kunnen beschikken over een effectmeting van deze nieuwe maatregel zodat ze deze effecten nauwkeurig onder de loep kan nemen.

De MORA steunde het idee om de prijs van de rijopleiding en het terugkommoment laagdrempelig te houden voor iedereen, maar de kwalitatieve invulling van de opleiding moet blijven vooropstaan.

Een vast richtbedrag voor het terugkommoment zal steeds verschillende effecten hebben voor verschillende maatschappelijke doelgroepen. Daarom lijkt het aangewezen voor de MORA om een deel van de voorziene subsidiëring ook aan te wenden voor sociale tarieven zodat iedereen een gegarandeerde toegang heeft tot het terugkommoment.

2 Het decreet van 28 februari 2018

Bij de definitieve goedkeuring van het decreet op de Vlaamse Regering van 28 februari 2018 werd weliswaar een aantal suggesties uit het advies van de MORA opgenomen in de Memorie van Toelichting, maar werd vooral aandacht besteed aan de voorstellen van de Raad van State om het decreet te conformeren aan de bevoegdheidsverdeling die werd afgesproken in de zesde staatshervorming.

In haar advies nr. 62.178/3 van 23 oktober 2017 over het voorontwerp van decreet houdende het terugkommoment in het kader van de rijopleiding categorie B, bevestigde de Afdeling Wetgeving van de Raad van State dat de bevoegdheid van de gewesten niet beperkt is tot de scholing en de examens met het oog op het verkrijgen van het rijbewijs, maar ook betrekking kan hebben op de scholing van bestuurders die reeds over een rijbewijs beschikken. Verder juridische obstakels voor de verdere hervorming van het rijbewijs B lijken hiermee van de baan.

3 Het ontwerpbesluit houdende het terugkommoment

Het nu voor advies voorgelegde besluit voorziet de verplichting tot het volgen van een terugkommoment of opleiding na het behalen van het definitief rijbewijs B.

Het ontwerpbesluit voorziet een vier duur durende opleiding met steeds drie vaste onderdelen: 'kennismaking en reflectie als beginnend bestuurder', 'praktijk oefeningen (stop- en slalom oefening) op oefenterrein' en 'groeps gesprek'.

Het terugkommoment moet gevolgd worden tussen de zes en negen maanden na het behalen van het rijbewijs B wat dus ten vroegste vanaf 1 januari 2019 zal zijn. Overgangsmaatregelen worden uitgewerkt voor personen die reeds over een definitief rijbewijs beschikken.

In verschillende afdelingen van het ontwerpbesluit worden erkenningsvoorwaarden en erkenningsprocedures voor organisatie, instellingen en lesgevers.

Wat de vergoeding aan de erkende instelling betreft wordt de maximale vergoeding bepaald op 120 euro (jaarlijks te indexeren) waarvan 100 euro betaald dient te worden door de deelnemer en er 20 euro subsidie wordt toegekend vanuit het Verkeersveiligheidsfonds.

Voor de opvolging van de inbreuken zal slechts één bijkomende VTE bij het departement worden aangeworven. Alle andere bijkomende taken zoals erkenning en handhaving zullen worden opgevangen binnen het huidige personeelsbestand van het departement MOW.

Advies

De MORA heeft zich in het advies op het voorontwerp van decreet positief uitgesproken over de hervorming van de rijopleiding categorie B en de invoering van het terugkommoment. Met het advies van de Raad van State van 23 oktober 2017 zijn er ook geen juridische elementen meer die deze hervorming in de weg staan.

Focus op attitudes

In hetzelfde advies werd het cruciaal belang van de inhoudelijke invulling van het terugkommoment onderlijnd. De Raad stelde dat de focus moet gelegd worden op de attitudes, zowel bij de keuze voor eerder praktische oefeningen als bij de keuze voor een groeps gesprek. Een te zware focus op rijtechnieken (slip oefeningen, noodstop, ...) zou volgens de Raad voorbij gaan aan de doelstelling van het terugkommoment, namelijk werken rond de hogere orde vaardigheden. Oefeningen die eenzijdig focussen op rijtechnieken horen thuis in de basisopleiding.

Werken op attitude gebeurt voornamelijk in het theoretische gedeelte door middel van groepsdiscussies eerder dan door praktijk oefeningen. De Raad vindt anderhalf uur praktijk oefeningen ruim voldoende om op attitude te werken.

Effectiviteit van praktijk oefeningen

De Raad wil waarschuwen voor het perverse effect dat teveel praktijk oefeningen de leerlingen het idee geven dat ze in een kritieke verkeerssituatie alles onder controle hebben. De nadruk moet liggen op preventie en het voorkomen van kritieke verkeerssituaties.

Bij deze praktijk oefeningen is het noodzakelijk dat de lesgever zich in de leswagen bevindt. Een sterke coaching door ervaren rijinstructeurs in de wagen is immers effectiever dan een lesgever die via radiocontact met de leerling in contact staat. Bovendien vermindert dit het risico op ongevallen.

Daarnaast vindt de MORA dat het ook mogelijk moet zijn om de eigen wagen te gebruiken tijdens het terugkommoment. Dit kan volgens de Raad bijdragen aan de veiligheid tijdens het praktijkluik aangezien cursisten een beroep kunnen doen op een voertuig dat ze gewend zijn.

Lesgevers en opleidingen

De MORA vindt het raadzaam dat de lesgevers die het terugkommoment geven, gebrevetteerde lesgevers zijn (Brevet II en/of III). Zo blijft de consistentie in de rijopleiding behouden en wordt het geheel eenvoudiger voor de controlerende instantie.

Ook de erkenning van de opleidingen kan volgens de MORA een stuk eenvoudiger. Het is voor de Raad niet duidelijk waarom niet werd geopteerd voor een vergelijkbaar proces zoals voorzien bij de nascholing in de beroepssectoren goederen- en personenvervoer over de weg (code 95). Volgens de MORA kan hier, binnen een duidelijk afgelijnde context, elke aanbieder die het terugkommoment wil organiseren een eigen voorstel uitwerken dat ter goedkeuring wordt voorgelegd aan het departement MOW. De Raad is ervan overtuigd dat er op deze wijze meer coherentie in de opleidingen zal zijn, dat er meer mogelijke aanbieders zijn en dat de administratieve opvolging een stuk eenvoudiger wordt.

Rol Vlaams Huis in evaluatie

De MORA is tevreden dat het ontwerpbesluit een evaluatie voorziet en dat het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid hier een belangrijk rol krijgt. Het Huis moet de gelegenheid krijgen om op wetenschappelijke wijze na te denken over een aanpassing van de inhoudelijke invulling van het terugkoment.

Weinig inzicht impact op cursisten

Hoewel in de memorie van toelichting bij het voorontwerp van decreet gesteld werd dat er geen Reguleringsimpactanalyse (RIA) vereist zou zijn, heeft de MORA er in zijn advies op het ontwerpdecreet op gewezen dat de vooropgestelde besluitvorming wel degelijk verschillende effecten zal hebben naargelang de leeftijdscategorie, het sociaal en financieel statuut en de mate van tewerkstelling van de cursisten. De MORA vond het dan ook noodzakelijk om, los van de formele procedure van een RIA, inzicht te verschaffen in bovenstaande maatschappelijke effecten. Dit is niet of onvoldoende gebeurd.

Zo wordt een langdurig verblijf in het buitenland voor onderwijs, opleiding of werk (bv. Erasmus) niet aanvaard als grond om uitstel te krijgen voor het terugkoment. Heel wat jonge mensen worden hierdoor getroffen, waardoor een maatregel in een ander beleidsdomein (inlassen van internationale uitwisselingen) belemmerd wordt. De MORA stelt zich de vraag wat er in deze context gebeurt indien deelnemers niet tijdig kunnen inschrijven wegens mogelijke wachtlijsten bij de erkende centra.

Sociale tarieven ontbreken

Ten slotte betreurt de MORA dat niet werd ingegaan op de suggestie om een deel van de voorziene subsidie aan te wenden voor sociale tarieven opdat iedereen een gegarandeerde toegang zou kunnen hebben tot het terugkoment.