



netwerk
tegen
armoede

Netwerk tegen Armoede

Vooruitgangstraat 323 bus 6 - 1030 Brussel / tel. 02-204 06 50 / fax : 02-204 06 59
info@netwerktegenarmoede.be / www.netwerktegenarmoede.be

**INBRENG NETWERK TEGEN ARMOEDE ARMOEDETOETS CONCEPTNOTA
RIJOPLEIDING CATEGORIE B
29 NOVEMBER 2016**

De inhoud van dit document mag gebruikt worden mits vermelding van de brontekst en na uitdrukkelijke toestemming van het Net

1. Vooraf

Het Netwerk tegen Armoede vindt het positief dat de ervaringskennis van mensen in armoede al in deze fase van het wetgevend traject meegenomen wordt. Het vergroot de kans op een volwaardige armoedetoets met nuttige inbreng van mensen in armoede én het biedt mogelijkheden om de wetgeving bij te sturen zodat ze geen negatieve impact heeft op hun mobiliteitskansen.

Mensen in armoede ervaren het als moeilijk, en vaak onmogelijk, om een rijbewijs te behalen. Tegelijk acht een deel van de mensen in armoede het weinig zinvol om een rijbewijs te behalen, vooral omdat ze niet de financiële middelen hebben voor de aankoop van een wagen. Niettemin vindt een aanzienlijk aandeel het behalen van een rijbewijs zeer belangrijk. Zelfs als men niet over een eigen wagen beschikt, kan het bezit van een rijbewijs een grote impact hebben op de mogelijkheden op vlak van mobiliteit. Men kan zich dan bijvoorbeeld wel verplaatsen met een geleende wagen van familie of vrienden.

Vooraf in de zoektocht naar werk kan het al dan niet hebben van een rijbewijs een cruciale factor zijn. In het overgrote deel van de vacatures op www.vdab.be wordt expliciet een rijbewijs B gevraagd. Men kan zich de vraag stellen of dit altijd even relevant is, maar feit blijft dat dit zeer vaak als een eerste selectie criterium gebruikt wordt. Ma.w., wie in zijn cv geen rijbewijs B kan vermelden, ziet zijn kansen sterk verminderen om tot een sollicitatieprocedure toegelaten te worden.

Mensen in armoede en/of mensen met een korte scholing vinden veel moeilijker toegang tot de arbeidsmarkt dan de gemiddelde bevolking. Als zij toch werk vinden, komen zij in verhouding veel vaker terecht in jobs met onregelmatige uren (ploegwerk), vaak ook met onderbroken uurroosters (waarbij men bvb. 's morgens vroeg 3 of 4 uur werkt en 's avonds nog eens 3 of 4 uur) met tussenin een lange periode waarin men niet werkt. Veel werknemers hebben bovendien een job waarbij ze zich ook tijdens de werkuren veelvuldig moeten verplaatsen. Gebruik van het openbaar vervoer is dan meestal geen alternatief. Dat geldt in het bijzonder voor mensen die voor een dienstencheque-onderneming werken. Om zich tijdig van de ene naar de andere werkplek te verplaatsen, is een wagen soms het enige adequate vervoersmiddel. Het is een zeer duidelijke conclusie uit het dossier 'Tussen droom en werkelijkheid (project Droomjob, Brugge) van onze vereniging waar armen het

woord nemen Wieders. Jongeren worden veel vaker uitgenodigd voor sollicitaties als ze op hun cv een rijbewijs B kunnen toevoegen.

Daarnaast kan het rijbewijs een belangrijke factor zijn in de uitbouw van een sociaal netwerk, zeker in gemeenten of regio's waar het aanbod openbaar vervoer beperkt is. Wie zich zelfstandig kan verplaatsen, heeft meer mogelijkheden om zijn sociaal netwerk uit te bouwen of te onderhouden. Zeer belangrijk omdat we zien dat mensen in armoede heel snel in een sociaal isolement kunnen terecht komen, waarbij ze nauwelijks nog contact hebben met mensen buiten het eigen gezin.

Mensen met een laag inkomen zien veel drempels voor het behalen van een rijbewijs, maar hebben anderzijds vaak weinig alternatieven. Wie bijvoorbeeld een sociale woning heeft, leeft vaak in wijken buiten de dorpskom of het stadscentrum met een beperkt aanbod aan openbaar vervoer. Dat maakt dat er ook voor hen weinig alternatieven zijn voor de wagen als vervoermiddel. Dat blijkt heel duidelijk uit het dossier 'Naar meer mobiliteit voor mensen in armoede' van De Schakel in Puurs. Hun bevindingen dateren weliswaar van 2009, maar wij vrezen dat de problematiek anno 2016 nog even actueel is.

Deze inleiding wil een schets brengen van de mobiliteitsdrempels die mensen in armoede nu al ervaren. We zullen in deze nota eerst schetsen wat mensen in armoede nu al belet om een rijbewijs te behalen. Daarna zullen we kijken in welke mate de hervormde rijopleiding, zoals ze geschetst wordt in de conceptnota VR 2015 0412 DOC.1293/1BIS, die drempels kan wegwerken en hoe de nota eventueel moet bijgestuurd worden om tot een toegankelijker rijopleiding te komen. Daarbij streven wij ernaar om financiële en andere drempels maximaal weg te werken, zonder af te dingen op verkeersveiligheid. Bijkomende (vormings)vereisten die een grotere verkeersveiligheid op het oog hebben, stellen wij dus niet in vraag.

Deze nota kwam tot stand op basis van de bevraging van mensen uit verschillende verenigingen waar armen het woord nemen en de dossiers 'Naar meer mobiliteit voor mensen in armoede (2009)' van De Schakel in Puurs en 'Tussen droom en werkelijkheid (project Droomjob Brugge, 2012)' van Wieders.

2. Conceptnota

2.1 Theorielessen – Theoretisch examen – voorlopig rijbewijs

2.1.1. Huidige rijopleiding

Dit is de eerste klip die moet genomen worden op weg naar een volwaardig rijbewijs. De prijs op zich (€15) van het theorie-examen vormt geen hoge drempel. Veel jongeren, ook met een laag inkomen, wagen effectief hun kans. We zien echter dat heel wat jongeren moeite hebben om bij het eerste examen al te slagen. En dan begint de factuur al snel (te) hoog op te lopen. De theoriecursus (€100), die facultatief kan gevolgd worden en de kans op slagen aanzienlijk kan doen toenemen, is te duur voor heel wat jongeren en bovendien verplicht wanneer men 2 keer niet slaagt.

“Zo één examen gaat nog. Maar als je er de tweede keer ook niet door bent, ben je verplicht om les te volgen. Dat is nog eens €100 extra. Op dat moment moet ik afhaken.” (jongere van Betonne Jeugd, Antwerpen)

Tegelijk bestaat de mogelijkheid om de theorielessen in de derde graad secundair onderwijs op school aan te bieden via Rijbewijs op school. Momenteel worden daarmee 40.000 leerlingen bereikt. Dat lijkt ons een goede manier om de drempel voor het theoretisch rijbewijs te verlagen. Lijkt, want veel kwetsbare jongeren blijven helaas nog verstoken van dit aanbod. Secundaire scholen zijn immers vrij om het lessenpakket al dan niet aan te vragen.

Het lessenpakket kost €20 per ingeschreven leerling. Bijkomende drempel is dat Rijbewijs op school werkt met een digitaal leerplatform, inclusief online taken. Leerlingen uit kwetsbare gezinnen hebben nog vaak geen internet in hun thuisomgeving. Daardoor worden ze opnieuw benadeeld. Enkel voor leerlingen uit het Buso zijn er papieren handboeken verkrijgbaar, waarvoor de scholen een tussenkomst krijgen van €10,60. Scholen kunnen die kosten al dan niet op zich nemen. Lessen zijn dus niet per definitie gratis, het leermateriaal evenmin. Het rijexamen is wel voor alle leerlingen gratis die het afleggen via Rijbewijs op school. Zij krijgen een voucher om het examen te doen in een erkend centrum naar keuze. Voor wie op het moment van het examen al 17 is, kan het examencentrum het examen zelfs komen afnemen op school, wat extra drempelverlagend werkt. In dit kader zou het interessant zijn om te weten hoeveel SES-leerlingen deelnamen aan Rijbewijs op School en hoeveel daarvan slagen.

Voor leerlingen in het deeltijds onderwijs (duaal leren en werken) is er jammer genoeg geen mogelijkheid om Rijbewijs op School te volgen. Nochtans zou dit volgens ons relatief makkelijk kunnen geïntegreerd worden in het praktijkgedeelte van hun opleiding, misschien zelfs inclusief praktijklessen. Voor deze jongeren is de noodzaak om een rijbewijs te halen wellicht nog groter, gezien de jobs waarvoor zij in aanmerking komen (zie Vooraf, ploegenwerk, vaak op moeilijk met het openbaar vervoer te bereiken bedrijventerreinen).

Bij Wieder in Brugge heeft men in het kader van Droomjob doelgroepjongeren heel intensief voorbereid op het theoretische examen, door de theorie samen grondig door te nemen, maar ook door vooraf verschillende proefexamens af te nemen. Zo wisten jongeren wat er van hen verwacht werd en waren ze beter voorbereid op het type vragen dat gesteld werd. De resultaten waren indrukwekkend met een slaagpercentage van 100 %. Hierbij zijn echter belangrijke kanttekeningen te maken. De voorbereiding was heel intensief voor een relatief beperkte groep leerlingen, met projectfinanciering. Dit is op grotere schaal niet haalbaar. Jongeren gaven zelf ook aan dat de vragen soms moeilijk te begrijpen waren en dat dit hen parten speelde bij de proefexamens. Dankzij de voorbereiding slaagden ze niettemin, maar de verstaanbaarheid van het examen wordt duidelijk als een probleem ervaren. Dat staat los van de kennis van het verkeersreglement. Het gaat puur om hoe de vragen gesteld worden. Ook bij De Fakkels geven zeker leerlingen uit het Buso aan dat het examen moeilijk te begrijpen is.

“Door de vragen heel dikwijls te overlopen en de proeven heel vaak vooraf te doen, samen met de begeleiders van Wieder, kreeg ik door hoe de vragen opgesteld worden, maar het blijft soms heel onduidelijk wat ze nu eigenlijk willen weten.” (jongere van Wieder, Brugge)

2.1.2. Hervormde rijopleiding

In de hervormde rijopleiding blijft het theoretisch gedeelte van de opleiding, inclusief het examen, ongewijzigd. Het Netwerk tegen Armoede pleit ervoor om de financiële drempels hier zoveel mogelijk weg te werken. Dat kan door scholen bijkomend te sensibiliseren en (een deel van) de kosten te laten dragen door de Vlaamse overheid, zodat ook de financiële toegankelijkheid vergroot. Het streven moet zijn dat op termijn alle leerlingen in de derde graad van het secundair onderwijs de kans krijgen om het voorlopig rijbewijs te behalen via Rijbewijs op school met daaraan gekoppeld een gratis theoretisch examen.

Voor jongeren met leer-, lees- en schrijfproblemen bestaat een aangepaste theoretische test, het 'examen in speciale zitting'. Leerlingen krijgen dan meer tijd en de vragen worden voorgelezen. Leerlingen uit de doelgroep geven aan dat ook deze test te hoogdrempelig is. Zij zien bijvoorbeeld meerkeuzevragen met zeer gelijkende antwoorden, vragen die vooral naar abstracte intelligentie en logica peilen en niet naar reële kennis van het verkeersreglement. Zie ook de bevindingen uit het project Droomjob in Brugge uit het vorige punt.

Het Netwerk tegen Armoede pleit voor een grondige screening van de test, zodat enkel vragen gesteld worden die relevant zijn voor de verkeerspraktijk. Uiteraard is het niet de bedoeling om af te dingen op de veiligheid. Ook leerlingen met leerproblemen moeten een degelijke theoretische en praktische kennis van het verkeersreglement hebben, maar de test moet dan ook enkel daarnaar peilen. Het Netwerk tegen Armoede vindt de mogelijkheid van een examen in speciale zitting een goede zaak, maar vraagt dus een doorlichting van de test(en), samen met (potentiële) deelnemers aan het examen.

2.2. Praktische vorming – Praktijkexamen – Rijbewijs

2.1. Huidige rijopleiding

In de huidige rijopleiding zijn twee trajecten voorzien.

2.1.1. Via een erkende rijopleiding

Via een erkende rijopleiding volg je 20 uur les (€60 per uur) en bekom je een bekwaamheidsattest. Nadien mag je gedurende 18 maanden zelfstandig rijden, rekening houdend met een aantal beperkingen (niet 's avonds en 's nachts in het weekend of op feestdagen en maximaal 2 passagiers, elk met 8 jaar rijervaring). Voor jongeren (en volwassenen zonder rijbewijs) in armoede is de financiële drempel (kostprijs van €1200) totaal onhaalbaar. Dit is een bedrag dat meestal ver boven het maandinkomen gaat van iemand.

2.1.2. Via vrije begeleiding

Kandidaat-autobestuurders kunnen ook opteren voor vrije begeleiding. Een vaste begeleider, die ze zelf kiezen en die voldoende rijervaring heeft, leert hen dan autorijden. Het voorlopige rijbewijs geldt dan 36 maand, maar met grotere beperkingen. De kandidaat-autobestuurder mag bijvoorbeeld niet alleen rijden. Vaak gaat het om een familielid of een kennis. Dit traject biedt (op het eerste zicht) veel minder financiële drempels. Toch blijkt ook deze piste voor mensen met een laag inkomen vaak niet haalbaar. Om 2 grote redenen:

- Ze beschikken binnen hun sociaal netwerk niet over een geschikte begeleider (familie of kennissen hebben zelf geen rijbewijs of voelen zich ongeschikt om dit op te nemen)
- Er is geen wagen beschikbaar

“Rijlessen op de rij school kunnen mijn ouders niet betalen en zelf hebben we geen wagen in huis, dus een rijbewijs is gewoon niet mogelijk voor mij.” (jongere van Betonne Jeugd, Antwerpen)

2.2. Hervormde rijopleiding

Beide trajecten blijven voorzien.

2.2.1. Via een erkende rijopleiding

Het traject blijft grotendeels hetzelfde. Alleen is er nadien nog een feedbacksessie van 2 uur. Het aantal lessen is weliswaar teruggebracht tot 18 uur, maar de financiële drempel blijft zeer hoog en de 2 uren minder worden gecompenseerd door de feedbacksessie? Bij jongeren uit onze verenigingen leeft heel nadrukkelijk de vraag naar een sociaal tarief voor praktische rijlessen. Dat zou hun kansen aanzienlijk verhogen om een rijbewijs te behalen.

2.2.2. Via vrije begeleiding

Aan het traject verandert er niets, behalve dat de termijn verkort wordt van 36 naar 18 maanden. Die verkorting lijkt ons inderdaad zinvol. Jongeren dreigen anders te lang te wachten om

daadwerkelijk ervaring op te doen in het verkeer. Helaas zien we ook hier dat bovenstaande drempels niet weggevoerd worden.

Zij blijven met het probleem kampen dat ze heel vaak geen potentiële begeleiders in hun sociaal netwerk hebben én dat ze niet over een wagen beschikken om aan vrije begeleiding te doen.

Bij Wierd hadden ze dat willen opvangen via Cambio, maar dat is geen optie, want je kunt er enkel gebruik van maken met een volwaardig rijbewijs. Andere opties, zoals autodelen, zijn nog niet onderzocht, maar zijn misschien wel het onderzoeken waard.

“We doen het af en toe wel, rijlessen geven aan onze gasten, maar het is onbegonnen werk om dat voor iedereen te organiseren. Daarvoor hebben we de tijd en de middelen niet en het is ook geen taak voor een vereniging waar armen het woord nemen. En wat als we een ongeval hebben? Zijn we dan verzekerd?” Roeland, Betonne Jeugd, Antwerpen

2.2.3. Vervolmakingsfase

Dit is totaal nieuw in de rijopleiding. Nadat men zijn rijbewijs behaald heeft, komt er een nog nader te bepalen periode waarin er tegen jonge of beginnende bestuurders extra streng opgetreden zou worden bij zware overtredingen.

Na de vervolmakingsfase komt er een terugkijkmoment waarbij gewerkt zou worden aan risico-inschatting, ontwikkeling van zelfbewustzijn en inschatting van eigen sterktes en zwaktes. Dat zou onder meer gebeuren door uitwisseling van ervaringen. Voor dit terugkijkmoment zou aan bestuurders nog eens €120 aangerekend worden.

Behalve het feit dat dit een extra factuur betekent, ook voor wie vrije begeleiding volgt, ervaren jongeren uit onze verenigingen deze vervolmakingsfase ook als discriminerend. Zij komen in een situatie waarin zij (en oudere kandidaat-bestuurders die in de toekomst hun rijbewijs willen behalen) voor eenzelfde (zware) overtreding strenger bestraft worden dan een meer ervaren bestuurder. Het Netwerk tegen Armoede beschouwt dit als fundamenteel onrechtvaardig. Jongeren geven aan dat ook bestuurders uit andere leeftijdscategorieën met meer rij-ervaring risicogedrag kunnen vertonen. Een strengere aanpak voor iedereen, daar kunnen zij begrip voor opbrengen.

“Waarom moeten wij zwaarder gestraft worden dan iemand van 50 die zat achter zijn stuur kruipt. Strengere aanpak? Ok, maar dan voor iedereen.”

Wij denken ook niet dat dit tot minder ongevallen zal leiden bij jonge of nieuwe bestuurders. Preventieve acties, al dan niet specifiek gericht op jonge bestuurders, zouden hier veel meer effect kunnen hebben dan afschrikingsmaatregelen.

2.2.4. Eeuwig-leren-fase

Ook hier de vraag om dit niet te beperken tot ‘nieuwe’ rijbewijzen. Elke bestuurder kan hier baat bij hebben.

3. Verder proces: Vragen op basis van onze inbreng in de armoedetoets op de hervorming van de rijopleiding

Op basis van onze inbreng, stellen we vast dat best nog een aantal vragen zouden beantwoord worden dmv cijfer- en of ander materiaal om de armoedetoets beter te stofferen

- Hoeveel SES-leerlingen nemen deel aan de theorielessen en het examen via Rijbewijs op school en wat zijn de slaagpercentages?

Kunnen scholen bijkomend gestimuleerd worden om Rijbewijs op school aan te bieden? Kunnen zij daarin financieel ondersteund worden zodat de factuur niet bij de leerlingen en hun ouders terecht komt?

Uit het project Droomjob in Brugge en reacties van jongeren uit onze verenigingen blijkt dat de vragen op het theoretische examen niet altijd even helder en begrijpelijk zijn? Is hier al een doorlichting gebeurd op vlak van taalgebruik en manier van vragen stellen?

Wat waren de resultaten?

Kunnen de theoretische examens nog bijgestuurd worden op basis van concrete bevindingen van gebruikers?

- Het tarief van €60 per uur is totaal onhaalbaar voor mensen met een laag inkomen. Is er ruimte om een sociaal tarief in te voeren voor rijlessen? Hoe kunnen we in dat geval de groep van rechthebbenden afbakenen? Verhoogde tegemoetkoming, SES-kenmerken, sociaal statuut?

- Hoe kan vrije begeleiding toegankelijk gemaakt worden voor kandidaat-bestuurders die geen vrije begeleider vinden binnen hun eigen sociaal netwerk en niet over een wagen beschikken om mee te oefenen? Kunnen systemen van autodelen hier een antwoord bieden? Kan (een deel van) de praktijklessen ook al via Rijbewijs op school aangeboden worden? In Frankrijk bestaat The Good Drive, dat via een simulator-app kandidaat-bestuurders de kans geeft om al praktisch te oefenen, in voorbereiding op het theoretisch en/of praktijkexamen. Kan dit geïntegreerd worden in de lessen? Kan vrije begeleiding uitgewerkt worden via vrijwilligers in een soort buddy-systeem? Her en der gebeurt dit al in de praktijk, maar niet structureel en vaak op eigen risico van de vrijwilliger en/of kandidaat-bestuurder (bvb. zonder afdoende regeling voor autoverzekering).