

SGVV	Begeleidingcomité	Opgesteld op : 20/09/01
5de vergadering – 16 november 2001		Aangepast op : 13/11/01
Dossier 4 – RIJOPLEIDING (Nieuwe bestuurders)		Versie : Blz 1 van 11

INLEIDING

Probleemstelling

Op basis van de beschikbare statistieken blijkt dat jonge bestuurders een relatief hogere kans maken op een letselongeval dan bestuurders uit andere leeftijdscategorieën. In 2000 vonden er per 100.000 inwoners van 18 tot 24-jarigen 129 bestuurders de doden of geraakten ernstig gewond in een verkeersongeval. Voor de leeftijdsgroep 25 tot 35 jarigen bedroeg dit cijfers slechts 92.

De analyse van de ongevallencijfers leert ons tevens dat, bij gelijke verkeersdeelname, jonge (mannelijke) bestuurders tot 3 à 4 maal meer kans lopen om betrokken te zijn bij een ernstig ongeval dan andere bestuurders

Specifiek voor deze leeftijdsgroep is tevens het fenomeen van de WE-ongevallen. In 2000 telde men in België 1.470 verkeersdoden, waarvan er 840 vielen tijdens de week en 630 tijdens de weekends. Bij één op drie van de ernstige letselongevallen tijdens het WE is een jonge bestuurder (18-24 jaar) betrokken.

Proportioneel zijn deze WE-ongevallen bij jongeren grotendeels aanrijdingen met vaste hindernissen buiten de rijbaan (gans het WE : 32% van de ernstige ongevallen en 's nachts 56%).

Binnen de evolutie van de laatste 20 jaar wordt duidelijk dat dit jongerenfenomeen lichtjes afnemen. In '80 behoorde 31% van de doden en ernstig gewonde bestuurders tot de leeftijdsgroep 18-24-jarigen. In 2000 daalde dit tot 24%. Tussen 1980 en 2000 is het aantal doden en zwaargewonde bestuurders gedaald met 36%, voor de 18-24-jarigen bedroeg deze daling zelfs 50%.

Deze positieve tendens bij de jongeren moet binnen de globale daling worden gesitueerd. Toch is het effect bij jongeren sterker dan bij de leeftijdscategorie 25-34-jarigen. Desalniettemin blijft het relatieve aandeel van jongeren in de ongevallenstatistiek erg hoog.

Verklarende factoren

Factoren die het verhoogde risico bij de groep jongeren mee verklaren, zijn voldoende bekend.

Leeftijdsgebonden factoren

Rijgedrag is vaak een weerspiegeling van het algemene gedrag van mensen. Bij jongeren wordt dit vaak gekenmerkt door een drang naar onafhankelijkheid, overmoedigheid, en het zoeken naar een eigen identiteit o.a.; door het uittesten van eigen limieten en mogelijkheden. Uiteraard zijn er grote individuele verschillen merkbaar en zijn niet alle jongeren behept met een risicozoekend (rij)gedrag.

SGVV	Begeleidingcomité	Opgesteld op : 20/09/01
5de vergadering – 16 november 2001		Aangepast op : 13/11/01
Dossier 4 – RIJOPLEIDING (Nieuwe bestuurders)		Versie : Blz 2 van 11

Uit onderzoek (o.a. SWOV R-98-63) blijkt dat deze normale ontwikkelingstaken gemakkelijk tot een risicovol rijgedrag kunnen leiden. Enkele voorbeelden:

- hoge risico-acceptatie
- overschatten van eigen vaardigheden en het onderschatten van de complexiteit van de verkeerssituatie
- hoge expositie aan moeilijkere omstandigheden waarin het ook voor ervaren bestuurders meer risicovol is (rijden in duisternis, met velen in de wagen, na een lang nachtje stappen, hoge vermoeidheidsgraad, ...)
- mentale overladenheid (veelheid van informatie, te weinig routine, vermoeidheid, ...)
- ondergaan van invloed van de onmiddellijke omgeving (aangaan van uitdagingen, het niet onder willen doen voor anderen, de wens om zich te conformeren aan de vriendenkring)
- combinatie van rijden met ander risicovol gedrag, vooral het gebruik van alcohol en drugs.

Complexiteit van de rijtaak

De opleiding van de kandidaat bestuurders is een langdurig proces. Voordat een bestuurder volleerd is, moeten daar nog circa zes jaar rijervaring op volgen (SWOV R-98-63). Dit proces duurt zolang omdat autorijden een zeer complexe taak is, waarbij gelijktijdig aandacht moet worden besteed aan een groot aantal punten. Deze complexiteit komt niet door de voertuigbeheersing, zoals schakelen en sturen, maar zit vooral in het anticiperen, het kijken, het beslissen, en het correct uitvoeren van de noodzakelijke handelingen. Autorijden impliceert dat je gevaren kunt voorzien, vooraleer ze feitelijk opgetreden zijn.

« Voorzien » en « beslissen » zijn cognitieve vaardigheden die ontwikkeld moeten worden en geautomatiseerd moeten kunnen verlopen.

Jongeren hebben hun rijbewijs pas verworven. In het verkeer hebben zij nog geen of onvoldoende automatismen verworven en wordt de aandacht nog te veel opgeëist door de (technische) voertuigbeheersing of door de perceptie van verkeersomstandigheden die niet relevant zijn. De kans op fouten wordt groter wanneer het rijgedrag niet geautomatiseerd is in situaties waarin de handelingen in een zeer korte tijd moeten worden uitgevoerd en wanneer er heel veel factoren zijn waarmee gelijktijdig rekening moet gehouden worden.

SGVV	Begeleidingcomité	Opgesteld op : 20/09/01
5de vergadering – 16 november 2001		Aangepast op : 13/11/01
Dossier 4 – RIJOPLEIDING (Nieuwe bestuurders)		Versie : Blz 3 van 11

HUIDIGE MAATREGELEN

Vorming

De huidige rijopleiding kent reeds heel wat differentiatie. Zo kan je reeds beginnen aan een opleiding vanaf de leeftijd van 16jaar 9mdn. Je bent dan wel verplicht om een theorie- en een praktijkopleiding te volgen in een erkende rijschool. Tevens krijg je een stageperiode opgelegd van minimum 12 maanden tijdens de welke je enkel mag rijden met een begeleider die eveneens een korte (2uu) bijkomende opleiding kreeg in een rijschool.

Vanaf de leeftijd van 18 jaar voorziet de wetgever drie opleidingsmodellen. Kort samengevat komen ze hierop neer:

Theorie-examen mogelijk vanaf 17j 9mdn. Daarna begint men aan de praktijkopleiding via ...		
Model1	Model 2	Model3
<ul style="list-style-type: none"> - minimum 10u praktijkles in erkende rijschool - stageperiode van max.9 mdn met een begeleider - na min. 6 mdn een praktijkexamen 	<ul style="list-style-type: none"> - minimum 20u praktijkles in erkende rijschool - stageperiode van max. 6 mdn zonder begeleider - na min. 3 mdn. Een praktijkexamen 	<ul style="list-style-type: none"> - stageperiode van max. 12 mdn. - Na min. 9 mdn. Een praktijkexamen.

Voor het rijbewijs voor motoren (Rijbewijs A) wordt er een onderscheid gemaakt in leeftijd met betrekking tot het vermogen. Onder de 21 jaar kan men enkel een rijbewijs behalen dat beperkt is voor motoren tot 25kW (of een vermogen/gewichtsverhouding van 0,16 kW/kg). Na twee jaar rijervaring kun je je rijbewijs laten aanpassen.

Eens geslaagd in je praktische proef is er geen verdere opvolging of vorming voorzien. Er zijn verschillende instanties (FEBIR, Driving KnowHow, e.a.) die bijkomende vorming aanbieden op vrijwillige basis.

In het justitiële kader zijn er sinds enkele jaren wel een aantal specifieke maatregelen voor jongeren voorzien. Cursussen als alternatieve maatregel in het kader van een Bemiddeling in Strafzaken (Parketniveau) en binnen een Probatie (na vonnis van de rechtbank) worden bij verkeersfeiten vooral toegekend aan jongeren. De vorige minister van Justitie (Tony van Parijs) heeft in deze context een circulaire uitgevaardigd aangaande het rijden onder invloed en de mogelijkheid gegeven aan procureurs om voor jongeren ook een minnelijke schikking om te zetten in een vorming.

SGVV	Begeleidingcomité	Opgesteld op : 20/09/01
5de vergadering – 16 november 2001		Aangepast op : 13/11/01
Dossier 4 – RIJOPLEIDING (Nieuwe bestuurders)		Versie : Blz 4 van 11

VOORGESTELDE MAATREGELN

Specifiek voor de jonge bestuurders kunnen we twee invalshoeken onderscheiden:

- aanbieden van (bijkomende) vorming
- inlassen van een specifiek rijbewijs met beperkte bevoegdheden

Het spreekt vanzelf dat deze drie invalshoeken elk hun eigen gewicht hebben, maar toch onafscheidelijk van elkaar zijn.

1. Vorming

Gezien de complexiteit van het verkeersgedrag situeert men in de literatuur de specifieke rijopleiding meer en meer als een onderdeel in een continue 'verkeersopleiding'. Van jongs af aan is men immers een verkeersdeelnemer en het rijden met een voertuig (i.c. een auto) is daarin slechts een klein, maar desalniettemin, belangrijk aspect. Een continue vormingsproces met regelmatige bijscholingen en eventuele evaluaties lijkt een mogelijkheid om gericht veilig verkeersgedrag te promoten en dit niet alleen voor jongeren.

Maatregel 4.1: integratie van een verkeersopvoeding in het secundair onderwijs.

De levenshouding of attitude om veilig aan het verkeer deel te nemen, vereist een sociale ingesteldheid, die binnen het reguliere onderwijs een eigen plaats kan innemen naast het bijbrengen en het opfrissen van verkeerskennis. Op dit ogenblik behoort een dergelijk programma niet tot de verplichte eindtermen van het secundair onderwijs. In het lager onderwijs (althans in Vlaanderen) wordt verkeersopvoeding wel verplicht gesteld.

De doelstellingen van een dergelijk programma zijn niet terug te voeren op de kennis van het verkeersreglement, maar situeren zich hoofdzakelijk binnen de volgende topics:

- verkeer als onderdeel van een ruimere visie op mobiliteit
- sociale gedragsaspecten binnen het verkeer (rekening houden met alle verkeersdeelnemers, hoffelijk verkeersgedrag, ...)
- risicoperceptie, vooral het aanscherpen van verantwoordelijkheidszin

Deze maatregel wordt reeds geciteerd in het Federaal Plan inzake verkeersveiligheid en ook binnen de voorstellen bij de werkgroep 'Snelheid' vinden we een dergelijk voorstel (zie voorstel tot maatregel 1.3)

Maatregel 4.2 : inhoudelijke verbetering van de huidige rijopleiding.

De huidige rijopleiding is eerder beperkt. Men tracht de essentiële rijvaardigheden en kennis mee te geven, vaak louter gekoppeld aan het beoogde examen. Men oefent met hetzelfde materiaal, dezelfde examenroutes.

Inhoudelijke verbeteringen situeren zich op twee vlakken.

SGVV	Begeleidingcomité	Opgesteld op : 20/09/01
5de vergadering – 16 november 2001		Aangepast op : 13/11/01
Dossier 4 – RIJOPLEIDING (Nieuwe bestuurders)		Versie : Blz 5 van 11

Eenzijds kan men de 'leerstof' uitbreiden met meer cognitieve aspecten. In Victoria (deelstaat van Australië) heeft men positieve effecten bereikt met het invoeren van een gevaarherkenningsprogramma. Met verschillende audiovisuele middelen (o.a. Cd-rom) tracht men de risicoperceptie te oefenen. In Engeland wil men in 2002 een dergelijk luik toevoegen aan zowel de opleiding als het theoretische examen.

Uitbreiding van het lessenpakket heeft vaak een verhoging van het kostenplaatje als logisch gevolg. Er zijn echter creatieve mogelijkheden denkbaar om dit enigszins te beperken. Het leren via Cd-rom, het leren op afstand (via internet) beperken de kosten en maken een meer individueel leertempo mogelijk.

Anderzijds lijkt een langere praktijkbegeleiding een gunstig effect te hebben op de verkeersveiligheid van beginnende bestuurders. In Zweden werd een grootschalige evaluatie uitgevoerd van de verlaging van de instructieve leeftijd naar 16 jaar. In deze periode mag men enkel onder begeleiding van een volwassene, ervaren bestuurder aan het verkeer deelnemen. Er blijkt dan ook een positieve relatie te bestaan tussen het aantal onder begeleiding gereden kilometers en de latere ongevalsbetrokkenheid. (In Zweden leidde dit tot een ongevalsreductie tussen de 15 en 30%).

In België werd in '91 het begeleid rijden ingevoerd, ook nu reeds bestaat bij ons een vervroegde rijopleiding.

Ook hier kunnen moderne technische middelen een betaalbare deeloplossing vormen. Rijsimulatoren kunnen een deel van de taak van de instructeur overnemen. Met dit instrument kan het 'automatiseren van bepaalde rijtaken' voldoende kansen krijgen. Tevens kan men via de rijsimulator geconfronteerd worden met meer risicovolle situaties, wat in een reële verkeerssituatie per definitie is af te raden. We verwijzen in dit verband graag naar het project 'TRAINER' waaraan het BIVV participeert.

Dit veronderstelt de uitbouw van een aantal essentiële voorwaarden:

- De ontwikkeling van meer gedifferentieerd materiaal waarbij de audiovisuele middelen een belangrijke plaats krijgen (Leren op afstand, Cd-Rom, simulatoren, ...). Het BIVV kan deze opdracht op zich nemen.
- De oprichting van een opleidingsinstituut (cf. het federaal Plan voor Verkeersveiligheid) voor de professionele rij-instructeur. Doelstelling is om een meer uniforme en professionele opleiding te voorzien.

Maatregel 4.3 : Bijkomende vorming na het rijbewijs

Na het volgen van een basisopleiding en een zekere periode van rijervaring kan men bijkomende vorming aanbieden, vooral om een meer verantwoord verkeersgedrag te stimuleren.

Cursussen louter gecentreerd op voertuigbeheersing hebben in het verleden bewezen dat ze geen substantiële bijdrage leveren aan de verkeersveiligheid. Bij bepaalde groepen hadden ze zelfs een averechts effect. We verwijzen hier naar de Gadgetstudie van de Europese Commissie, het Dan-report van Gregor Bartl en de huidige Europese werkgroep 'Advanced'.

Cursussen die eerder nadruk leggen op het voorkomen van gevaarlijke situaties, in plaats van het beheersen ervan lijken een positiever effect te hebben. Sensibilisatie en werken aan

SGVV	Begeleidingcomité	Opgesteld op : 20/09/01
5de vergadering – 16 november 2001		Aangepast op : 13/11/01
Dossier 4 – RIJOPLEIDING (Nieuwe bestuurders)		Versie : Blz 6 van 11

de verkeersmentaliteit worden meer en meer gezien als de belangrijkste items voor een geslaagd Post-Rijbewijs initiatief.

In het Duitstalig landsgedeelte van België start in de loop van 2002 een pilootstudie om de effecten van een bijkomende vorming te onderzoeken.

(zie bijlage 2: Post-permis vormingen).

Maatregel 4.4 Verlaging van het BTW-tarief

De overheid kan een kwalitatief sterke vorming, zowel binnen de rijopleiding als bij de verdere vorming, stimuleren door het organiseren en/of verplichten van een degelijke opleiding van de rij-instructeurs. Wanneer dit echter uitmondt in een voor de consument duurdere opleiding, is het een maat voor niets. Een rijopleiding via een erkende rij school varieert nu reeds rond de 40.000 Bfr, en een postpermis vorming schommelt tussen 4.000 en 10.000 Bfr, al naargelang de duur ervan. Hogere opleidingseisen en het invoeren van kwaliteitslabels verhogen hoogstwaarschijnlijk deze tarieven.

Financiële drempels discrimineren ook in dit geval juist die mensen die reeds minder kansen hebben en dit is geenszins de bedoeling.

Tevens kan men ook voldoende argumenten naar voor brengen om opleidingen en voorzieningen die een rechtstreeks invloed hebben op veiligheid van mensen niet kunnen gerekend worden bij luxeproducten, maar eerder kunnen aanzien worden als basisbehoeften.

Tenslotte kunnen we ervan uitgaan dat bij het vergroten van de verkeersveiligheid men op lange termijn heel wat kosten bespaard rechtstreeks binnen de gezondheidszorg en onrechtstreeks ook op economisch vlak (minder files door ongevallen en dus minder economisch verlies).

Daarom lijkt het evident om de huidige BTW-tarief, geldend voor rijopleidingen en rijvaardigheids cursussen van 21 tot 6% terug te brengen.

SGVV	Begeleidingcomité	Opgesteld op : 20/09/01
5de vergadering – 16 november 2001		Aangepast op : 13/11/01
Dossier 4 – RIJOPLEIDING (Nieuwe bestuurders)		Versie : Blz 7 van 11

2. Specifiek rijbewijs voor beginnende chauffeurs

In verschillende landen wordt het rijbewijs stapsgewijs gegeven. In Duitsland, het Groot Hertogdom Luxemburg, Oostenrijk, ... maar ook in verschillende deelstaten van Amerika werkt men met een voorlopig rijbewijs over een langere periode. De beginnende bestuurder krijgt na een geslaagd rijexamen een lange leerperiode tijdens de welke er vaak bijkomende restricties worden opgelegd. Hierdoor tracht men risicovolle, moeilijke of complexe situaties te vermijden. In ons land zijn er reeds een aantal restricties omschreven tijdens de stageperiode (model 1 en 3 van de rijopleiding. In de andere landen zien we dat deze restricties gelden voor een periode van ongeveer 2 jaar. Mogelijke restricties zijn:

- lagere alcoholgrenzen (bijvoorbeeld 0.2 promille ipv 0.5 promille)
- Beperking van het aantal passagiers
- Nachtelijk rijverbod. Men rijdt niet tussen 22u en 6u, eventueel enkel geldend tijdens de drie weekendnachten.
- Beperkt vermogen van wagens (cfr. Nieuwe regeling in verband met motoren). Vaak hebben jongeren echter geen eigen wagen en maken dan ook gebruik van de gezinswagen. Meestal zijn dit wagens met een groter vermogen. Anderzijds vormen de kleine Gti-tjes, ondanks hun beperkt vermogen, een risicovoertuig voor jongeren. Indien we voor deze optie kiezen, zullen we eerder iets moeten definiëren binnen de relatie 'gewicht van de wagen/vermogen'.
- Tussentijdse evaluaties via rijnschool en/of examencentrum. Dit is vooral zinvol bij de uitzonderingen. Beginnende bestuurders die tijdens deze periode een letselongeval veroorzaken of een ernstige overtreding of verkeersmisdrijf stellen, krijgen een bijkomend examen dat vooral als functie heeft het ontdekken van mogelijke foute inzichten of mentaliteit waardoor een remediërvorstel kan worden gedefinieerd.
- Repressiever optreden door gerechtelijke of administratieve instanties. Vaak wordt sneller gebruik gemaakt van het verval van het recht tot sturen of intrekking van het voorlopig rijbewijs.

In de Europese Gadgetstudie wordt in alle voorzichtigheid de voorkeur gegeven aan een gecombineerd systeem; specifieke vormingen en een langere proefperiode volgen elkaar op ('Graduated Licensing System'). Na een eerste training krijgt men een leervergunning met zeer veel restricties. Na enige rijervaring volgt er een meer specifieke training op praktisch en theoretisch vlak waarna een eerste examen wordt ingevoerd. Bij een geslaagde proef krijgt men dan een voorlopig rijbewijs, met minder beperkingen dan voorheen. Tijdens deze periode start er een derde trainingsfase dat uitmondt in een definitief examen. In enkele Amerikaanse staten, Canada, Australië en Nieuw-Zeeland is een dergelijk systeem van toepassing.

In Duitsland combineert men een 'voorlopig rijbewijs' met specifieke opdrachten die moeten volbracht worden alvorens een eindexamen te kunnen afleggen.

SGVV	Begeleidingcomité	Opgesteld op : 20/09/01
5de vergadering – 16 november 2001		Aangepast op : 13/11/01
Dossier 4 – RIJOPLEIDING (Nieuwe bestuurders)		Versie : Blz 8 van 11

Voorstel 4.5 een nieuwe kijk op rijopleiding.

Met diverse experts en belangengroepen uit de sector werd een werkgroep opgericht om een zoektocht te starten naar een zinvolle structuur voor de rijopleiding. In deze groep zetelden mensen van het Kabinet, de Administratie, Goca, FAB, FAA, FEBIR, Drive Mut en het BIVV.

Deze werkgroep stelde duidelijk dat de termijn waarop men een eindconclusie verwacht wel erg kort is. De problematiek van de rijopleiding is een dermate complex probleem waar tevens heel wat andere factoren dan de feitelijke verkeersveiligheid in meespelen (sociale, economische, acceptatiebereidheid en uiteraard ook commerciële). Een ernstige studie en bezinning dringen zich dan ook op. Met nadruk werd de vraag gesteld om een langer en open debat te voeren op basis van wetenschappelijke studies uit binnen- en buitenland.

Bij de huidige besprekingen hebben we ons beperkt tot het rijbewijs B. Het is echter noodzakelijk om ook de andere categorieën te doorlichten.

Tenslotte heeft de concrete invulling van de Europese richtlijn 2000/56/EG naar het Belgisch recht alle prioriteit en dient dit eerst te gebeuren alvorens men aan de inhoud en structuur van de rijopleiding gaat sleutelen.

Krachtlijnen

Binnen de werkgroep en op basis van de hoger geschetste problematiek, kunnen we toch enkele krachtlijnen vooropstellen:

- 1) **Vereenvoudigen** van het huidige complexe systeem zonder de 'positieve' zaken weg te gooien. Dit betekent dat we blijven opteren voor enerzijds een directe toegang tot het rijbewijs via een gedegen vorming en anderzijds de mogelijkheden om de praktijk in te oefenen via een begeleider te blijven promoten.
- 2) Groeien naar een systeem van '**Graduated Licensing**'. Hierdoor evolueert de kandidaat binnen de rijopleiding op een zeer geleidelijke manier naar een zelfstandig mogen rijden. Telkens worden er specifieke begeleidende maatregelen voorzien. Vooral in Canada en de VS blijkt deze werkwijze positieve resultaten op te leveren. Wel moet gesteld worden dat men in deze landen reeds zeer vroeg begint aan de praktijkopleiding.
- 3) Een **verlenging van de leertijd** door het invoeren van een 'probatoir' rijbewijs. In een aantal ons omringende landen (Oostenrijk, Luxemburg, Duitsland, ...) is een dergelijk systeem reeds enkele jaren in voege. Vooral door op die manier met het gevoel van een 'stok achter de deur' te zitten, tempert een groot deel van de chauffeurs zijn experimenteergedrag. Gedurende deze probatoire periode legt men meestal bijkomende restricties op en stimuleert men bijkomende vormingsmomenten.
- 4) Rijopleiding wordt **gekaderd in een levenslange verkeersopvoeding**. In het onderwijs (lager en secundair) moet er reeds gewerkt worden aan een verkeersopvoeding waarbij de meer sociale aspecten van verkeersdeelname worden uitgediept. De specifieke rijopleiding is een volgende etappe waarbij een aantal (minimale) basisvaardigheden worden aangeleerd en men op weg wordt gezet om

SGVV	Begeleidingcomité	Opgesteld op : 20/09/01
5de vergadering – 16 november 2001		Aangepast op : 13/11/01
Dossier 4 – RIJOPLEIDING (Nieuwe bestuurders)		Versie : Blz 9 van 11

een diversiteit van ervaringen op te doen. Die worden dan gekanaliseerd in een 'postpermis'-vorming. De verdere rijcarrière wordt gekenmerkt door het verkrijgen van beperkte 'rijcontracten' en de mogelijkheid om verdere vorming of bijscholing op te doen.

- 5) Alle aanpassingen of vernieuwingen moeten uiteindelijk gekaderd worden **binnen de Europese directieven** en de resultaten die een aantal studies in dit kader zullen opleveren. De belangrijkste Europese studies zijn vooral GADGET, ADVANCED, TRAINER.

Voorlopig voorstel

Binnen de werkgroep werd er tot op heden geen echte consensus bereikt. Verschillende voorstellen werden besproken en in alle voorzichtigheid werd gezocht naar compromissen. Het gevaar bestaat echter dat door de tijdsdruk enerzijds en de commerciële belangen van verschillende betrokken organisaties anderzijds een compromis sterk afwijkt van oplossingen die in de eerste plaats gebaseerd moeten zijn op een zorg voor verkeersveiligheid. Praktisch alle instantie dringen dan ook aan op een ruimere consultatie en verdieping. De afwerking en kritische evaluatie van de door het BIVV in deze context gedane studie, is o.i. een belangrijke premisse.

Desondanks werden er toch een aantal structurele elementen omschreven:

Een gedegen rijopleiding situeert zich in drie fase, telkens afgesloten met een evaluatie, waarvoor specifieke vormingsmogelijkheden worden voorzien.

- Discussie blijft in hoeverre dergelijke **vormingen verplicht** moeten worden. In tegenstelling tot de meeste andere Europese landen blijven er stemmen opgaan om een volledig 'vrije opleiding' te voorzien en enkel een officiële vorming te verplichten indien er zich problemen voordoen (niet slagen in examens of overtredingen en verkeersmisdrijven tijdens de proefperiode).
- Het **begeleiden van de praktijkervaring** is een belangrijk, maar tevens gevoelig thema. Gedurende de praktijklessen (al of niet gesitueerd binnen een erkende rij school) legt een begeleider een cruciale rol vervult in de rijopleiding en bijgevolg voldoende bekwaamheid moet bezitten. De huidige voorwaarden die gesteld worden aan de vrije begeleider zijn wellicht onvoldoende. Verwezen wordt naar de positieve effecten van een samenwerking tussen een erkende rij school en een vrijwillige begeleider in de huidige vervroegde opleiding. In hoeverre is het mogelijk om dit systeem te veralgemenen of tenminste een zekere kwaliteitsgarantie te kunnen bieden via een evaluatie en/of opleiding van de vrije begeleider.
- Elke etappe in de discussie wordt doorkruist door de **zorg om de kosten** voor de kandidaat bestuurder zo laag mogelijk te houden. Soms neigt dit tot een volledige negatie van de zin van een professionele opleiding en het overlaten aan zelfstudie en een sterk geloof in de positieve mogelijkheden van het individu. Daarnaast leeft tevens de bekommernis om een **'snelle' instroom** naar een rijbewijs te voorzien voor bepaalde doelgroepen en dreigt het principe van een langere leertijd te vervallen.

SGVV	Begeleidingcomité	Opgesteld op : 20/09/01
5de vergadering – 16 november 2001		Aangepast op : 13/11/01
Dossier 4 – RIJOPLEIDING (Nieuwe bestuurders)		Versie : Blz 10 van 11

Schematisch

FASE 1 THEORIE OPLEIDING

Diverse mogelijkheden kunnen aangeboden worden voor zelfstudie, alsook een officiële (1) cursus via een erkende rijnschool.

Federaties van Rijnscholen pleiten om ook hier een korte cursus te organiseren, met als argumenten:

- Een zelfde basis voor iedereen is noodzakelijk en vergemakkelijkt de verdere opleiding en eventuele bijsturing,
- het handelt niet alleen over wegcode, maar veel meer over kennis van gedragslijnen

THEORIE EXAMEN Mogelijk vanaf 16j. 9mdn.
--

FASE 2 VOORLOPIG RIJBEWIJS

Deze periode duurt minimaal 12 maanden en wordt gezien als een oefenperiode tijdens de welke de kandidaat bestuurder leert omgaan met zijn voertuig en met de verkeerssituatie.

Een algemene verplichte basiscursus (1) door een erkende rijnschool lijkt aangewezen. Inhoud van deze cursus is in eerste instantie de link maken tussen de theorie en de rijpraktijk, de basisbeginselen van het besturen van een voertuig (technieken) De volgende argumenten zorgen voor ondersteuning van deze thesis:

- eenvormigheid in Europa
- degelijke basis, identiek voor iedereen, waardoor 'slechte' gewoonten niet reeds van bij de aanvang worden aangeleerd

Tijdens de stageperiode wordt de kandidaat bestuurder onderworpen aan een aantal restricties en moet hij vergezeld zijn van een begeleider.(2)

Restricties	Vergezeld van een begeleider
<ul style="list-style-type: none"> - niet rijden tussen 22u en 6u op vrijdag, zaterdag, zondag, op de vooravond van wettelijke feestdagen en op de wettelijke feestdag zelf - geen commercieel vervoer - slechts één bijkomende passagier - L-teken duidelijk zichtbaar - Geen aanhangwagen - 0.2 promille <p>(cfr. Huidige restricties bij leervergunning en model 1 en 3)</p>	<ul style="list-style-type: none"> - ofwel een persoon van een erkende rijnschool (het aantal uren kan dan beperkt worden) - ofwel een vrijwillige begeleider met de volgende restricties: <ul style="list-style-type: none"> • minstens 24 jaar • sinds 4 jaar een rijbewijs B, geen gehandicapte bestuurder, • gedomicilieerd in België • geen verval van het recht tot sturen en geen veroordeling gedurende de laatste drie jaar • geen begeleider geweest in het voorbije jaar (tenzij als ouder) • slagen in een evaluatie en/of een vorming volgen.

SGVV	Begeleidingcomité	Opgesteld op : 20/09/01
5de vergadering – 16 november 2001		Aangepast op : 13/11/01
Dossier 4 – RIJOPLEIDING (Nieuwe bestuurders)		Versie : Blz 11 van 11

PRAKTIJK EXAMEN
 Mogelijk vanaf 18 jaar
 Met een voorlopig rijbewijs van tenminste 12 maanden,
 Eventueel een uitzondering bij een volledige rijopleiding.

FASE 3 EEN PROBATOIR RIJBEWIJS (een Nederlandse term?)

Na het slagen voor het praktijkexamen krijgt de persoon een rijbewijs met een geldigheidsduur van twee jaar. Tijdens deze periode worden de meeste restricties opgeheven (uitgezonderd de 0.2 promille grens) en mag de bestuurder rijden zonder begeleider. Deze twee jaar worden aanzien als een verdere leerperiode tijdens dewelke de bestuurder zich een rijstijl eigen maakt en zich doorheen de vele ervaringen verder volmaakt. Dit proces dient echter bijgestuurd te worden door minimaal twee vormingsmomenten. Mogelijke inhoud van deze vorming zijn:

- anticiperend rijden
- voorkomen van noodsituaties
- reageren in noodsituaties (noodstop, ontwijken hindernissen, ...)
- aanpassing aan verschillende weg- en voertuigomstandigheden.

En dit alles gekaderd in een mentaliteit die gericht is veiligheid enerzijds en sociaal verkeersgedrag anderzijds.

Diverse mogelijkheden, ook via Cd-rom en internet kunnen voorzien worden, doch heel wat mensen pleiten voor een echte praktijkcursus in dit stadium.

Als één van de vormingsmomenten wordt een verplichte formele evaluatie voorzien. Bij niet slagen, kan het voorlopige karakter van het rijbewijs verlengd worden.

Bijkomende opmerkingen:

- (1) Vanuit de federaties van autorijscholen komt het uitdrukkelijk verzoek om te werken aan een nationaal programma voor de rijopleiding, .welk een duidelijke omschrijving geeft van doelstellingen en inhoud.
- (2) De restricties die hier worden voorgesteld, zijn onderhevig aan heel wat kritieken en bemerkingen. Vooral de 'derde' passagier wordt aangevochten om te voorkomen dat er met 'onechte' begeleiders gewerkt wordt. Anderzijds betekent dit voor de vrije begeleiding een beperking van de mogelijke oefentijd (niet tijdens familie-uitstappen ed.).

De werkgroep moet, op basis van de op deze manier gedefinieerde structuur, de modaliteiten preciseren voor de inwerkingstelling van de talrijke punten waarover nog discussie bestaat.

Men moet tenslotte opmerken dat bepaalde leden van het Begeleidingscomité de afwezigheid van een versnelde procedure betreuren (minder dan 12 maanden).