



Vlaams
Parlement

vergadering **C48**
zittingsjaar 2015-2016

Woordelijk Verslag

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 29 oktober 2015

INHOUD

VRAAG OM UITLEG van Mathias De Clercq aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het nieuwe instituut inzake accidentologie en de rol van het Vlaamse Gewest – 191 (2015-2016)	3
VRAAG OM UITLEG van Lorin Parys aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de wanpraktijken bij de voorbereiding op het theoretisch rijexamen – 277 (2015-2016)	6

**VRAAG OM UITLEG van Mathias De Clercq aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het nieuwe instituut inzake accidentologie en de rol van het Vlaamse Gewest
– 191 (2015-2016)**

Voorzitter: de heer Dirk de Kort

De voorzitter: De heer De Clercq heeft het woord.

Mathias De Clercq (Open Vld): Minister, dit is een interessante gelegenheid. Federaal minister van Mobiliteit Galant werkt aan een wetsontwerp dat verkeersexperts meer vrijheid zal geven bij hun onderzoek naar verkeersongevallen. Dit is een belangrijk item van verkeersveiligheid. Het wordt geen echt agentschap in de eerste fase, maar een soort commissie waarin onder andere de federale en de gewestelijke overheden zullen worden vertegenwoordigd.

Bedoeling is om naast de vele kwantitatieve onderzoeken ook kwalitatief onderzoek te installeren, en het beter bestuderen van de oorzaken van verkeersongevallen. Uit parlementaire vragen in de Kamer blijkt dat het wetsontwerp in wording onder andere een procedure bevat die moet worden gevolgd om onderzoekers toelating te geven en een mandaat toe te kennen dat omvang en bevoegdheden afbakt. Het initiatief van minister Galant is dus een belangrijke stap om meer te weten te komen over de oorzaken van ongevallen op de Belgische wegen.

Minister, u hebt het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid op poten gezet. Dat is een goede zaak en een zeer belangrijke maatschappelijke uitdaging. Dat nieuwe Vlaams Huis doet eveneens aan onderzoek, maar moet ook instaan voor de coördinatie van de opmaak van het nieuwe Vlaams Verkeersveiligheidsplan dat op komst is. Het is wenselijk dat de taken van de verschillende verkeersveiligheidsinstituten complementair zijn aan elkaar.

Minister, hoe staat u tegenover dit initiatief? U werd ongetwijfeld geconsulteerd in de voorbereidende fase. Wat was uw inzicht? Kan het complementair zijn werk doen? Welke rol zullen de gewesten erin spelen? Op welke manier wilt u deze belangrijke onderzoeksbevoegdheden integreren in de bestaande procedures voor een vlotte afhandeling van incidenten? Verwacht u daar een impact?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Accidentologie is een accessoire bevoegdheid. Dat wil zeggen dat zowel de federale overheid als de gewesten bevoegd zijn, omdat het gaat over kennis, studie en onderzoeksactiviteiten. Ik sta natuurlijk positief tegenover alle initiatieven die gericht zijn op diepgaander onderzoek naar de oorzaken van ongevallen. Ik werd niet geconsulteerd over dat initiatief. Ik heb dat via de pers vernomen. Ik heb wel de federale kabinetten van Mobiliteit en van Binnenlandse Zaken uitgenodigd om te participeren in het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid, meer bepaald in de kamer evaluatie.

U weet dat we binnen het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid vier kamers hebben opgericht. In het Engels gaat het om de vier e's. Een daarvan is de e van evaluatie. Ongevallenregistratie en -evaluatie is daarmee gerelateerd. Vroeger bestond er een taskforce. Die hebben we nu ingekanteld in dat Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid, meer bepaald in die kamer evaluatie. In dat kader heb ik de kabinetten van Binnenlandse Zaken en Mobiliteit uitgenodigd en die zijn op die uitnodiging ingegaan.

Het is van belang dat diepteonderzoek een toegevoegde waarde kan bieden voor uitdagingen en problemen inzake verkeersveiligheid waarmee wij worden geconfronteerd. Ik verwacht dat ook rekening wordt gehouden met onze onderzoeksagenda en -noden. Dat spreekt eigenlijk voor zich.

Me baserend op de persberichten zag ik dat men verwijst naar het Instituut voor Accidentologie. Dat past in een diepgaande ongevalanalyse en beoogt om zowel de voertuigen, het rijgedrag als de weginfrastructuur veiliger te maken. Voertuigen veiliger maken is grosso modo een federale bevoegdheid, het rijgedrag is een gemengde bevoegdheid, en de weginfrastructuur is een zuiver Vlaamse bevoegdheid. We komen elkaar sowieso tegen. Het is dus niet meer dan logisch dat de gewesten bij dat initiatief worden betrokken.

Mijn kabinetsmedewerkers hebben dan ook wat mensen aangesproken om uit te zoeken welke vorm dat zal aannemen, en welke rol en uitwerking, maar dat is nog voorwerp van uitklaring en discussie. Op de Taskforce Ongevallenregistratie en -analyse hebben we geïnformeerd naar de stand van zaken bij een vertegenwoordiger van het kabinet van federaal minister Galant. Die gaf ons te kennen dat de voorbereidingen nog lopen en dat de gewesten te gepasten tijde zullen worden ingelicht en uitgenodigd om te participeren. Over modaliteiten en timing bestaat nog geen duidelijkheid.

De impact van het diepteonderzoek op de huidige procedures inzake incidentmanagement hangt af van de concrete operationalisering. Inzake een vlotte afhandeling van verkeersincidenten en vooral het tijdig kunnen vrijmaken van de rijbaan steken we zeer graag een en ander op. Die beide initiatieven moeten zo veel mogelijk complementair zijn.

De voorzitter: De heer De Clercq heeft het woord.

Mathias De Clercq (Open Vld): Minister, ik kan me volledig vinden in uw antwoord. Keer op keer ben ik positief over uw antwoord. Het is zeer duidelijk dat u zich inschrijft in een goede samenwerking en een goede afstemming met elkaar. Dit is een thema dat u bindt, met name verkeersveiligheid, diepteonderzoek, betere infrastructuur, meer veiligheid. Dat is zeer positief.

We zullen dat blijven opvolgen, want incidentmanagement is eigenlijk een van onze stokpaardjes. Ik meen dat we daar, naar analogie met Nederland, echt wel vooruitgang kunnen boeken. Ik weet dat u het engagement al bent aangegaan. U zult dit wellicht ook voor een stuk met minister Jambon moeten bespreken, dit is politiegewijs immers ook heel belangrijk. Ik meen dat we toch heel wat meer efficiëntie bij en een vlottere afhandeling van een incident op onze wegen kunnen bereiken. Dit verhaal kan er zeker toe bijdragen.

Lorin Parys (N-VA): Voorzitter, minister, dit is een interessant thema. Ik had er al eens een vraag over gesteld, ten tijde van de eerste aankondiging. Toen was het nog onduidelijker dan nu wat er juist zou gebeuren. Ik vind het heel positief, net zoals de heer De Clercq, dat u erover zult waken dat er niet twee keer hetzelfde wordt gedaan, die dingen zijn inderdaad complementair. Ook positief is dat de link wordt gelegd met het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid en met de evaluatiekamer die daar is geïnstalleerd.

Mijn bijkomende vraag gaat over de ietwat vreemde manier van samenwerken van het federale niveau met het gewestelijke. Ondertussen hebben we de aankondiging gehad van federaal minister Galant over de nieuwe staten-generaal voor de verkeersveiligheid. Accidentologie zou een van de aandachtspunten zijn waar zij het over had. Is er ondertussen al wat meer duidelijkheid over de plannen van minister Galant voor de staten-generaal? Hoe kunnen ze ingepast worden in bestaande initiatieven zoals het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid?

Ik vond het heel opmerkelijk – laat ik beleefd blijven – dat de federale minister aankondigde dat de overheid ongeveer al alles had gedaan wat ze kon doen om de verkeersveiligheid te verhogen. Bent u het met die zienswijze eens, minister?

Dirk de Kort (CD&V): Minister, ook ik heb hierover eerder al een schriftelijke vraag aan u gesteld toen die zaken in de pers aan bod zijn gekomen. Ik heb er ook een goed antwoord op gekregen.

Ik kreeg graag nog een beetje meer verduidelijking. Mogen we verwachten dat de kennis en knowhow die nu zullen worden opgebouwd binnen Vlaanderen, verder binnen het Huis van de Verkeersveiligheid zal worden opgebouwd, evenals de inspanningen om die zaken op te volgen? Of zal er in de aanloop ernaartoe nog verder een beroep worden gedaan op de dienstverlening van het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV)?

Minister Ben Weyts: Wat dit laatste betreft, is het zo dat we dit willen inkantelen in de kamer Evaluatie van het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid. Daarbij kunnen we natuurlijk altijd een beroep doen op de diensten van het BIVV, in zijn hoedanigheid van dienstenleverancier. Het BIVV is aan het verzelfstandigen, of is de facto eigenlijk al verzelfstandigd, en biedt diverse diensten aan. Bijvoorbeeld voor BOB werken we nog met het BIVV samen.

Het initiatief om een staten-generaal te organiseren heb ik ook via de pers vernomen. Wij waren er niet bij betrokken. Elk initiatief, elk idee en elk voorstel dat kan bijdragen tot meer verkeersveiligheid, neem ik altijd in dank aan. We moeten als beleidsverantwoordelijken natuurlijk ook perspectief kunnen bieden. We moeten niet in een eerste reactie de handen in de lucht steken en zeggen dat we het niet meer weten.

Met het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid slagen we er heel duidelijk in om een draagvlak te creëren en om heel breed te mobiliseren, gaande van politie en justitie tot de transportfederaties, de automobilistenbond, de verenigingen voor verkeersslachtoffers. We moeten al die groepen samenbrengen vanuit het idee dat de verkeersveiligheid ons allemaal aanbelangt en niet louter een zaak is van 'the usual suspects', de klassieke verkeersveiligheidsorganisaties. Het gaat veel breder. Ook de automobilistenverenigingen en de transportfederaties willen meewerken. Er is een heel grote wil en drive aanwezig aan die tafel om heel concrete stappen vooruit te zetten om allerhande initiatieven te nemen en om dus ook te werken aan een Vlaams verkeersveiligheidsplan waarin we een en ander kunnen bundelen. Daarin kunnen we zeggen dat we de schande van vierhonderd verkeersdoden in Vlaanderen niet aanvaarden en er welbepaalde acties tegenover plaatsen. Dat is onze bedoeling en ik denk dat we daarin zullen slagen.

Mijnheer Ceyssens, er liggen al verschillende zaken op tafel in het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid, onder meer de rijopleiding. Ik ken de inhoud van uw vraag om uitleg die de agenda niet heeft gehaald niet, maar ik heb van de commissiesecretaris begrepen dat het gaat over het behoud van de vrije begeleiding. Dat ligt dus ook op tafel in het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid.

De discussies lopen er in diverse kamers. Ik hoop dat we kunnen afronden tegen het eind van dit jaar. Ik wil er niet op vooruitlopen, het is echt de bedoeling om in de schoot van het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid een draagvlak te creëren voor we ermee naar de regering en vervolgens naar het parlement gaan.

De voorzitter: De heer De Clercq heeft het woord.

Mathias De Clercq (Open Vld): Mijnheer Parys, u moet de uitspraak van minister Galant niet interpreteren in de zin dat ze het niet meer weet, dat ze alles al heeft gedaan. Ik meen dat het eerder een oproep was.

De minister wees er ook op dat het een gedeelde verantwoordelijkheid is. De overheid moet alles op alles zetten: infrastructuur, wetgeving, handhaven, sensibiliseren, rijopleiding, noem maar op. Maar anderzijds moeten we inderdaad ook naar een gedeelde verantwoordelijkheid gaan: de burgers die meer en meer de verkeersveiligheid bijzonder hoog in het vaandel dragen en tot een mentaliteitsswitch komen. Ik denk dat het veeleer zo moet worden gezien. We moeten daar geen vijandigheid of laksheid in zien. Integendeel, het is net een goede aanzet om verder een draagvlak te creëren om samen, over de partijgrenzen heen, na te denken over het fundamentele thema van de verkeersveiligheid.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Lorin Parys aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de wanpraktijken bij de voorbereiding op het theoretisch rijexamen – 277 (2015-2016)

Voorzitter: de heer Dirk de Kort

De voorzitter: De heer Parys heeft het woord.

Lorin Parys (N-VA): Minister, mijn vraag gaat over wanpraktijken door een aantal websites die aan het licht zijn gekomen. Zekerslagen.be en altijd-geslaagd.be zijn daar voorbeelden van. Het zijn websites die jongeren tonen dat het slagen voor het theoretische rijexamen voor het rijbewijs type B ook op een andere manier kan dan via het aanleren van de wegcode. Voor de prijs van 99 euro of minder garandeert men dat studenten zeker zullen slagen voor de theoretische proef. Je schrijft je in op zo'n website, je betaalt, je gaat naar zo'n malafide theoretische autorijschool voor een cursus van zeven uur, en dan staat er een bus of taxi klaar die je naar het examencentrum brengt.

Zekerslagen.be beweert "het anders aan te pakken dan andere verkeersscholen" met "een unieke lesmethode" en "ezelsbruggetjes". Op de website staat te lezen dat reeds 5000 cursisten met succes geslaagd zijn dankzij hun diensten. Op die manier zouden ze reeds een omzet van meer dan 500.000 euro hebben gemaakt en dus ook meer dan 5000 mensen in het verkeer hebben gebracht, of minstens naar de praktische rijopleiding. Op de website altijdgeslaagd.be spreekt men zelfs over meer dan 90.000 cursisten. Daar communiceren ze nog een stuk directer over hun werkmethoden. Ze pronken er op hun site mee dat ze alle vragen van het theoretische rijexamen van 2015 in hun bezit hebben. Die overlopen ze met de studenten en het examen wordt nog dezelfde dag afgelegd in een GOCA-faciliteit (Groepering van erkende ondernemingen voor autokeuring en rijbewijs). Zekerslagen.be voorziet ook in vervoer naar het examencentrum na de cursusdag.

Het loont zeker ook de moeite om eens te kijken naar de filmpjes die op sommige van die sites staan. Die zijn niet bepaald geschikt voor kinderen onder de 18. Het taalgebruik dat daar gehanteerd wordt, vooral dan tegenover het Nederlandse CBR, het Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen, zegt genoeg over met wie we hier te maken hebben en wat hun eigenlijke bedoelingen zijn.

Er kunnen ernstige vragen gesteld worden bij de manier van werken. De theorie die op dergelijke cursussen wordt aangeleerd, beperkt zich puur tot de examen-vragen. In totaal worden er bijvoorbeeld slechts 26 verkeersborden aangeleerd, terwijl we er natuurlijk meer hebben. Volgens de lesgevers bestaan er ook maar 5 snelheidsregimes. De waarheid wordt ook altijd verdraaid, zodat ze altijd toegepast kan worden op bestaande vragen. Er worden ook ezelsbruggetjes aangeleerd. Als bijvoorbeeld het woord 'telefoon' in de vraag staat, is het antwoord altijd A.

Het zijn praktijken die uit Nederland komen, waar de slaagpercentages van de kandidaten voor het theoretische rijexamen drastisch verhoogd zijn door dit soort verkeersscholen. Het feit dat de examens in Nederland in zekere zin voorspelbaar waren, heeft toegelaten dat de kandidaten er selectief op konden worden voorbereid. De website altijdgeslaagd.nl werd ondertussen aangeklaagd in onder andere tv-uitzendingen in Nederland. Vorig jaar reageerde ook het CBR door op een andere manier te gaan examineren.

Het staat buiten kijf dat dit een misbruik is dat wij in Vlaanderen niet kunnen tolereren. Enerzijds heeft het een impact op de verkeersveiligheid, maar anderzijds heeft het ons ook met de neus op de feiten gedrukt dat het theoretische rijexamen op zich ook wel aan vernieuwing toe is of was.

Minister, wist u van het bestaan van die websites af? Kunt u uw reactie nog eens toelichten aan het parlement? Kunt u aangeven hoe u te werk bent gegaan vanaf het moment dat u in kennis bent gesteld van het bestaan van die websites? Kunt u ons een inschatting geven van de omvang van die praktijken in Vlaanderen? Zijn er u nog andere initiatieven bekend dan de twee die ik heb opgenoemd?

De voorzitter: De heer Ceyssens heeft het woord.

Lode Ceyssens (CD&V): Voorzitter, zoals ik tijdens de regeling van de werkzaamheden al heb gezegd, wil ik de minister vandaag niet ondervragen over iets waarop hij zich niet heeft kunnen voorbereiden. Ik wacht de beroepsprocedure af en zal mij straks, als de minister geantwoord heeft, conform het reglement aansluiten bij de vraag van collega Parys.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Collega Parys, ik ben inderdaad op de hoogte van de praktijken van die aanbieders, die zich eerder ook al in Nederland hebben gemanifesteerd. Het is niet alleen een zaak van concurrentievervalsing ten opzichte van de talrijke goed menende rijsscholen, het is ook een zaak van schending van intellectuele eigendom. En vooral is er natuurlijk het gegeven dat mensen de straat op worden gestuurd die absoluut niet beschikken over de nodige kennis en vaardigheden met betrekking tot de wegcode.

Hoe gaat men te werk? De kandidaten worden naar verluidt getraind met mnemotechnische technieken en op het herkennen van bepaalde woorden in de antwoordmogelijkheden. Als bijvoorbeeld het woord 'brandstofverbruik' valt, is het antwoord 'daalt'. Het vermoeden bestaat dat die examenvragen gefotografeerd zijn door mensen die participeren als zogezegde gewone kandidaten en die zo veel mogelijk beelden trachten te maken van alle gestelde examenvragen. Ik heb een rondvraag gedaan bij GOCA om te zien of er melding wordt gemaakt van het betrappen van mensen die de examenvragen filmen, maar daar is bij de examencentra geen melding van gemaakt.

Ik heb weet van vier aanbieders op dit moment: zeker slagen, altijd geslaagd, direct slagen en nu slagen. Het probleem doet zich vooral voor in de regio's Antwerpen en Gent. Men tracht vooral vanuit de steden een zo groot mogelijke groep potentiële klanten aan te spreken. Er zijn geen aantoonbare banden met erkende rijsscholen. Indien dat het geval zou zijn, zouden we onmiddellijk optreden. Het departement Mobiliteit en Openbare Werken is natuurlijk als toezichthouder betrokken partij. Bij vermeende fraude in die context kunnen desgevallend juridische stappen worden gezet. Wanneer we iets vaststellen, zullen we ook op de gepaste manier reageren.

Wat we nu wel al doen, is het theoretisch examen aanpassen zodat personen die via die genoemde aanbieders het examen afleggen en de theorie onvoldoende

kennen, niet meer zullen slagen. We hebben ons daarbij enigszins geïnspireerd op het Nederlandse voorbeeld waar men een gelijkaardige problematiek had. Ik heb GOCA dan ook gevraagd om vraag- en antwoordmogelijkheden te randomiseren, om formuleringen in de antwoordmogelijkheden die het antwoord zouden kunnen suggereren te wijzigen en inversies in de vragen aan te brengen. Zo wordt 'Wie mag als eerste het kruispunt op?' 'Wie moet er voorrang verlenen?' Belangrijk is ook dat we het aantal vragen in de databank nagenoeg zullen verdubbelen. Nu zijn er ongeveer 350.

Er zijn ook nog andere initiatieven die we ter zake nemen. Ik zal daar niet concreet op ingaan om op die manier geen opties te suggereren om die te omzeilen.

Een deel van die aanpassingen hebben we doorgevoerd op 15 oktober. Ik ga ervan uit dat het nu al moeilijker is om een en ander te omzeilen. We zullen verder gradueel het examen meer fraudebestendig maken. Dat blijft een aandachtspunt.

De boodschap aan eenieder die toch in de verleiding zou komen is: geef uw geld niet uit aan zulke charlatans. U brengt uzelf in gevaar als u de weg opgaat zonder afdoende kennis van de wegcode, maar u brengt ook andere mensen in gevaar. Wie verstandig genoeg is om gedurende zeven uur voorgekauwde antwoorden uit het hoofd te leren, is toch ook verstandig genoeg om de wegcode te leren. Men kan dan met die 100 euro eens goed gaan eten. Ik was bij de eerste keer geslaagd, dat bewijst dat de lat niet echt gigantisch hoog ligt.

De voorzitter: De heer Parys heeft het woord.

Lorin Parys (N-VA): Minister, ik vind het positief dat u zo snel en doortastend bent opgetreden. Dit is een situatie die om een voortdurende monitoring zal vragen. Het gaat over mensen die erop uit zijn om snel geld te verdienen. Zij zullen wellicht proberen om zich aan te passen aan de manier waarop ook de overheid zich aanpast. Ik heb bijvoorbeeld geleerd dat zij met een telefoon beelden maken van alle examenvragen die vaak heel flou zijn. Ze plaatsen die nogal donkere foto dan in de verkeerscursus maar omdat die niet duidelijk is, plakken ze daar een verkeersbord uit Nederland bij om duidelijk te maken over welk bord het gaat. Maar ze vergissen zich dan wel.

Het gaat over mensen die voortdurend op zoek zullen gaan naar nieuwe wegen om dit te kunnen doen. Minister, ik wil u dan ook vragen om even doortastend en waakzaam te blijven wanneer het gaat over dergelijke initiatieven.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.