



Vlaams
Parlement

ingediend op **853** (2020-2021) – Nr. 1
15 juni 2021 (2020-2021)

Verslag van de gedachtewisseling

namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken
uitgebracht door Mercedes Van Volcem

over wantoestanden bij rij scholen

Samenstelling van de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken:

Voorzitter: Bart Claes.

Vaste leden:

Annick De Ridder, Maarten De Veuster, Bert Maertens, Marius Meremans, Rita Moors;

Bart Claes, Carmen Ryheul, Wim Verheyden;

Lode Ceyskens, Martine Fournier;

Marino Keulen, Mercedes Van Volcem;

Imade Annouri, Stijn Bex;

Els Robeyns.

Plaatsvervangers:

Arnout Coel, Koen Daniëls, Inez De Coninck, Axel Ronse, Paul Van Miert;

Roosmarijn Beckers, Johan Deckmyn, Leo Pieters;

Karin Brouwers, Joke Schauvliege;

Els Ampe, Stephanie D'Hose;

Björn Rzoska, Jeremie Vaneeckhout;

Annick Lambrecht.

Toegevoegde leden:

Jos D'Haese.

INHOUD

I.	Uiteenzettingen van de sprekers.....	5
1.	Minister Lydia Peeters.....	5
2.	Federdrive	6
2.1.	Situering	6
2.2.	Problemen in de sector.....	7
2.3.	Mogelijke oplossingen	8
3.	GOCA Vlaanderen	9
3.1.	Situering	9
3.2.	Turbo-opleiders	9
3.3.	Fraude	10
4.	BeZeR	11
4.1.	Situering	11
4.2.	Reactie op de Panoreportage, perceptie van fraude en wisselend beleid	12
4.3.	Attesten	12
4.4.	Gelijkwaardigheidserkenning buitenlandse beroepskwalificaties	13
4.5.	Turboscholen en controle.....	13
5.	Departement Mobiliteit en Openbare Werken.....	14
5.1.	Situering	14
5.2.	Hoe fraude aanpakken?	14
5.3.	Digitalisering.....	15
5.4.	Burgerlijk partijstelling	19
5.5.	Samenwerking met politie en justitie.....	19
5.6.	Controles en inspecties.....	19
5.7.	Instructeurs met buitenlands bewijs van beroepsbekwaamheid en Rijbewijs op School	19
II.	Bespreking.....	20
1.	Vragen en opmerkingen van de leden.....	20
1.1.	Tussenkomsst van Lode Ceysens	20
1.2.	Tussenkomsst van Stijn Bex	21
1.3.	Tussenkomsst van Paul Van Miert.....	22
1.4.	Tussenkomsst van Wim Verheyden.....	23
1.5.	Tussenkomsst van Mercedes Van Volcem	23
1.6.	Tussenkomsst van Els Robeyns.....	24
1.7.	Tussenkomsst van Marino Keulen	25

2. Antwoorden van de sprekers	25
2.1. Minister Lydia Peeters	25
2.2. Federdrive	26
2.3. GOCA Vlaanderen	27
2.4. BeZeR	28
2.5. Departement MOW	30
2.6. Bijkomende opmerkingen van Federdrive.....	31
3. Replieken.....	31
4. Antwoorden.....	31
Gebruikte afkortingen.....	33

Bijlage: zie de [dossierpagina](#) van dit document op www.vlaamsparlement.be

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare werken organiseerde op 22 april 2021 een gedachtewisseling over de wantoestanden bij rij scholen. Aanleiding was een reportage van het VRT-duidingsmagazine Pano met de titel Rijbewijs gekocht, uitgezonden op 31 maart 2021.

Als sprekers werden uitgenodigd:

- Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken;
- Filip Boelaert, secretaris-generaal van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW);
- Jeroen Smeesters, voorzitter van Federdrive;
- Steven Raes, verantwoordelijke voor de afdeling Rijbewijs van GOCA Vlaanderen;
- Thomas Boumans, voorzitter van BeZeR.

De sprekers maakten gebruik van presentaties die terug te vinden zijn op de [dossierpagina](#) van dit document op www.vlaamsparlement.be.

(Deze commissievergadering werd als videoconferentie georganiseerd.)

I. Uiteenzettingen van de sprekers

1. Minister Lydia Peeters

Minister *Lydia Peeters* stelt dat vanuit het oogpunt van de verkeersveiligheid de rijopleiding, die sinds de zesde staatshervorming geregionaliseerd is, een zeer belangrijke bevoegdheid is binnen het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken. Het is dé manier om impact te hebben op hoe weggebruikers leren omgaan met gemotoriseerde voertuigen in het verkeer. Rijbewijzen blijven een federale bevoegdheid.

Tijdens de vorige legislatuur 2014-2019 werden een aantal belangrijke stappen gezet om de rijopleiding te hervormen, zoals het verplichte terugkommoment voor de beginnende bestuurders. Tijdens deze legislatuur zal die hervorming geëvalueerd worden en eventueel bijgestuurd.

De sector werd zeer zwaar getroffen na de eerste coronalockdown in maart 2020. Dat had lange wachttijden tot gevolg, zowel bij de rij scholen als bij de examen centra. De minister stelt dat toen onmiddellijk een intern overleg gestart werd met de hele sector, wat in de zomer van 2020 heeft geleid tot de oprichting van een taskforce rijopleiding en examinering, waarin alle betrokken actoren vertegenwoordigd zijn. De taskforce heeft de voorbije maanden de verschillende maatregelen naar aanleiding van de coronapandemie besproken. Ook de wijzigingen die de minister wil doorvoeren of die al geïmplementeerd zijn, kwamen er aan bod. De Vlaamse Regering heeft al een aantal besluiten uitgevaardigd, zoals de opheffing van de vrijstelling van scholing voor houders van een niet-erkend buitenlands rijbewijs, de audiovertaling bij het theoretisch examen en het bestrijden van fraude.

Daarnaast werd ook meermaals overleg gepleegd over het zogenaamde systeem van de directe weg of directe toegang tot het praktisch rijexamen (dat ook in de andere gewesten en landen bestaat), het probleem van de turbo-opleidingen en de brevetexamens voor de rijlesgevers.

De Panoreportage van 31 maart 2021 is – terecht, aldus de minister – de aanleiding voor de gedachtewisseling. Niemand is gebaat bij deze situatie. De kandidaat-bestuurders zijn misschien wel de grootste slachtoffers. Iedereen moet recht hebben op een kwalitatieve rijopleiding, gevolgd door een objectief examen, wat finaal

moet leiden tot een rijbewijs. Alleen op die manier verhoogt de verkeersveiligheid en kunnen de bestuurders met kennis van zaken deelnemen aan het verkeer.

De minister bestempelt dan ook de vormen van fraude en misbruik uit de Panoreportage als verwerpelijk. Ze zijn totaal onaanvaardbaar. Ze staan een gedegen rijopleiding in de weg, maar brengen ook de verkeersveiligheid in het gedrang en zijn een slag in het gezicht van alle verkeersslachtoffers, hun familieleden en nabestaanden. Die zaken worden niet getolereerd.

De minister drukt ten slotte haar dank uit aan de sprekers, die tijdens de gedachtewisseling hun visie en voorstellen naar voren zullen brengen. Ze is ervan overtuigd dat ze willen meewerken om de rijopleiding en de rijopleidings- en examencentra in een positief daglicht te stellen. Het zijn immers maar enkelingen die zich schuldig maken aan de wanpraktijken. Die situaties moeten kordaat worden aangepakt.

De minister besluit met de drie cruciale onderwerpen aan te stippen die tijdens de gedachtewisseling aan bod zullen komen om een halt toe te roepen aan de wanpraktijken: digitalisering, samenwerking, en controle en inspectie.

2. Federdrive

2.1. Situering

Jeroen Smeesters geeft aan dat de sector al wist de er een scheefgroei was. Toch was het pijnlijk om in de Panoreportage te zien dat er zoveel veranderd is. In de loop van zijn lange carrière in de sector heeft hij een evolutie gezien die niet altijd even positief was. Voornamelijk tijdens de afgelopen tien jaar zijn er problemen ontstaan. Naast de oplossingen die de minister heeft aangehaald, wenst de spreker het complexe fraudedossier te duiden en de mogelijke oplossingen naar voren te brengen.

In Vlaanderen maakt ongeveer 40 procent gebruik van de mogelijkheid van de vrije begeleiding door familie. Daarnaast is er het aanbod van de professionelen, waarvan 57 procent bestaat uit de rij scholen. In het restpercentage zitten de rijbegeleiders. De erkende rij scholen worden gevormd door een 80 à 90 kmo's. Veelal zijn het familiebedrijven, die ongeveer 1500 medewerkers tewerkstellen. Het gaat om grote bedrijven, zoals de VAB, tot middelgrote en eenmanszaken. Het koninklijk besluit van 11 mei 2004 en de daarbij aansluitende besluiten van de Vlaamse Regering over onder meer het terugkommoment, regelen de sector. De erkenning en controle gebeurt door het Departement MOW.

Rij scholen bieden naast de rijopleiding ook vormingsmomenten, theorie- en praktijkopleidingen voor auto's, motorfietsen, brommers, vrachtwagens, bussen. Er werden initiatieven genomen in verband met het terugkommoment. Heel wat rij scholen doen aan nascholing voor de professionele rijbewijzen (code 95) en ze worden betrokken bij heel wat dossiers inzake levenslang leren.

Federdrive is de sectorfederatie van erkende rij scholen, rijvaardigheidscentra en centra voor code 95. Ongeveer 70 procent van de rij scholen is lid van de federatie. Ze werkt nauw samen met een aantal overlegplatformen zoals de Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA), de taskforce rijopleiding en examinering, het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid, werkgroepen enzovoort. Daarnaast treedt ze op als sectorpartner voor andere sectorfondsen zoals de Federatie van de Belgische Autobus- en Autocarondernemingen en van Reisorganisatoren (FBAA) en het Sociaal Fonds Transport en Logistiek (SFTL) voor de vrachtwagens. Ten slotte wordt ook samengewerkt met VDAB.

De federatie werkt ook mee aan onderzoek, aan de ontwikkeling van de rijopleiding en aan verkeersveiligheid. Zo wordt op dit moment de rijopleiding geëvalueerd. Een andere taak is het informeren en het verdedigen van de belangen van de leden. Als lid van de Europese federatie wordt nagegaan welke ideeën uit andere landen hier ook ingevoerd kunnen worden om de kwaliteit bij de leden te verhogen. Een voorbeeld hiervan is het kwaliteitscharter, waarin is opgenomen dat iedereen zich moet houden aan de vigerende wetgeving.

2.2. Problemen in de sector

Er zijn een drietal problemen bij de rijopleiding. Jeroen Smeets verwijst ten eerste naar de zogenaamde turbotheorieorganisaties, die gebruikmaken van de vrijheid van onderwijs. Ten tweede en minder bekend is de Europese Dienstenrichtlijn 2006/123/EG, die het mogelijk maakt dat de houder van een bepaald brevet, diploma of bepaalde licentie een equivalent kan krijgen in een ander land, zonder dat daarvoor veel barrières zijn ingebouwd. Hierdoor zijn we volgens hem beland in de huidige situatie. Hij geeft het voorbeeld van Nederland, waar het in de jaren 2000 grondig fout liep. Ten slotte was er ook nog de periode voor en na de overheveling van de bevoegdheid inzake de verkeersveiligheid en de rijopleiding, en de rol van de administratie daarin.

2.2.1. *Vrijheid van onderwijs*

In principe volstaat een handboek om zich voor te bereiden op het theoretisch examen. Men kan ook in een erkende rijsschool twaalf uur les volgen. Zoals in de Panoreportage aan bod kwam, zijn er echter ook organisaties die op heel korte tijd op allerlei, ook frauduleuze, manieren de kandidaat door het examen proberen te loodsen. Aanvankelijk spitsten die organisaties zich toe op mensen die de taal niet machtig waren. Zo waren er kandidaten die hoge punten haalden zonder dat ze de taal spraken. Na het wegvallen van Rijbewijs op School koos ook de Vlaamse jeugd die weg. Die groep is nu vrij groot.

Voor Federdrive gaat het om een opleiding gebaseerd op frauduleuze praktijken, die geen meerwaarde bieden voor de verhoging van de verkeersveiligheid. Als de kandidaten daarna rijles volgen, moet hun soms opnieuw de wegcode diets gemaakt worden. Ook op het vlak van de fiscaliteit is er volgens de spreker een probleem. Hij wijst daarbij naar het feit dat men voor die optie enkel cash kan betalen.

2.2.2. *Dienstenrichtlijn 2006/123/EG en de situatie in Nederland*

Fraude in de sector is een vrij recent gegeven. In 2010 werd de Europese richtlijn uit 2006 van kracht, wat het vrij verkeer van diensten in Europa mogelijk maakte. Tegelijkertijd werden in Nederland werklozen gestimuleerd om lesgever te worden. Daarbij waren dan mensen die totaal niet geschikt waren. Dat zorgde wel voor een explosie van 4500 naar 14.500 lesgevers in 8000 rijsscholen. Daarna stortte die markt in. De problemen inzake kwaliteit waren dermate dat de overheid moest ingrijpen. Een deel van die mensen heeft echter gebruikgemaakt van de Dienstenrichtlijn en heeft zich in Vlaanderen gevestigd.

2.2.3. *Overheveling van bevoegdheden naar de regio's*

De beslissing tot de overheveling van de bevoegdheid inzake verkeersveiligheid werd al genomen in 2008. De sector werd toen enigszins verwaarloosd door de administratie, die niet veel moeite meer deed om innovatie, veranderingen en verbeteringen door te voeren.

In 2016, toen Vlaanderen bevoegd werd voor de materie, is men wel snel aan de slag gegaan. De spreker verwijst daarbij naar het vormingsmoment, de verfijning en verbetering van de theorie- en praktijkexamens, de risicoperceptietest bij de praktische proef, het terugkommoment. De sector werd eveneens meer betrokken bij taskforces en overlegplatformen. Dat is een goede zaak, hoewel de coronacrisis ervoor zorgt dat er heel wat tijd moet worden ingestoken, bijvoorbeeld in de digitalisering. Bij controles voelt men aan dat er een wil tot kwaliteit aanwezig is. Uit eigen ervaring kan Jeroen Smeesters bevestigen dat die controles tegenwoordig streng en correct zijn.

Bovendien heeft MOW samen met Federdrive, GOCA en het parket in 2016 een groot onderzoek opgestart. Het parket is echter niet doorgegaan met het onderzoek. Dat was een gemiste kans. Ook vandaag wordt nog samengewerkt met de overheid om na te gaan hoe met de problematiek van fraude moet worden omgegaan.

2.3. Mogelijke oplossingen

2.3.1. *Aanpak systeem turbotheorie*

Jeroen Smeesters ziet een aantal oplossingen. Zo is er de aanpak van wat hij de turbotheorieorganisaties noemt. Als men daarvan af wil, moet men de cursus theorie verplicht maken. In andere landen waar dezelfde problemen waren, is dat gebeurd. Na de invoering was er ook een draagvlak voor.

Daarnaast denkt hij aan praktische zaken zoals het verfijnen van de examenvragen en het afschaffen van groepsinschrijvingen. Misschien moet er een charter worden opgesteld tussen MOW en het openbaar ministerie zodat er bij bepaalde vaststellingen ook ingegrepen wordt.

2.3.2. *Aanpak malafide erkende rijsscholen*

Hetzelfde geldt voor de malafide erkende – grotendeels Nederlandse – rijsscholen. De samenwerking met het openbaar ministerie moet worden versterkt. Federdrive zal zich wat dat betreft veel meer dan vroeger burgerlijke partij stellen. Een goed gesprek met Nederland over de aanpak is aangewezen. Uit gesprekken bleek bijvoorbeeld dat Nederland niet op de hoogte was van de overspill naar Vlaanderen. Gerichte controles zijn aangewezen. Meestal gaat het om vervalste attesten, maar ook de financiële en sociale inspectiediensten zullen een en ander vinden.

Federdrive is groot voorstander van de digitalisering. Die moet dan ook gekoppeld worden aan data mining, zodat bij alerteringen onmiddellijk wordt nagegaan wat er scheelt. Tot die digitalisering is ingevoerd, stelt Federdrive voor de eigen beheersprogramma's open te stellen voor MOW en de inspectie. Zo kunnen ze nagaan wie gecontroleerd moet worden. Iedereen zou dan ook verplicht moeten worden om een dergelijk beheersprogramma te hebben.

De spreker pleit voor meer inspecteurs. Blijkbaar werden bij de bevoegdheidsoverdracht niet alle middelen overgedragen.

De fraudeur zou levenslang geschorst moeten worden van de les- en directietoelating. Op dit moment vragen de malafide organisaties bij een schorsing een nieuwe erkenning aan omdat het parket niet is ingegaan op de zaak en ze niet veroordeeld zijn. Een aantal rijsscholen is op die manier al vijf keer opnieuw gestart. Van de Dienstenrichtlijn wordt gezegd dat het een heilig huisje is, waaraan men niets kan veranderen. In ongeveer alle andere landen is er echter een regeling waarbij niet zomaar, zonder enige controle, toelating wordt gegeven om te beginnen met een rijsschool. Zo vindt de spreker het ironisch dat Nederland wel

bepkeringen oplegt aan een Vlaming die in Nederland wil starten. Omgekeerd is dat niet het geval.

Ook moet gezorgd worden voor een betere opdeling tussen administratieve tekortkomingen en echte fraude. Bij duidelijke fraude moet doortastend worden opgetreden.

2.3.3. *Fraude met attesten*

Als de lessen theorie verplicht worden en er ook controle op is, dan zijn de turboorganisaties niet meer nodig en zal, door de betere kennis van de wegcode, de verkeersveiligheid er wel bij varen.

Een ander punt, dat ook in de Panoreportage aan bod kwam, betreft de regeling inzake 20 uur rijles, de attesten en zonder begeleiding rijden. Federdrive beseft dat de huidige situatie een probleem is. In Brussel en Wallonië werd de directe weg ingevoerd. Dat is nodig. Heel wat mensen wachten op hun rijbewijs. Ze hebben dat nodig voor hun werk, maar kunnen het niet halen omdat er voor de stages geen plaats is in de examencentra. Als binnenkort de economie herneemt, dan is dat een groot probleem. In heel Europa bestaat het systeem van de directe weg. Federdrive is bereid om daarvoor oplossingen te bedenken.

3. GOCA Vlaanderen

3.1. Situering

Steven Raes zegt dat hij de verantwoordelijke is voor de afdeling Rijbewijs van GOCA Vlaanderen, de federatie die de ondernemingen verenigt die belast zijn met het afnemen van de examens voor de rijbewijzen. Voor hem is het duidelijk dat de verkeersveiligheid een belangrijk onderdeel is van de missie. Net als Federdrive maakt GOCA deel uit van heel wat werkgroepen rond rijopleidingen en verkeersveiligheid in België en Vlaanderen. GOCA Vlaanderen is ook lid van CIECA, die in Europa de landen vertegenwoordigt die bezig zijn met het rijbewijs. Zo worden heel wat best practices uitgewisseld over de aanpak van theoretische en praktische examens.

De Panoreportage ging vooral over de examens voor categorie B. Op jaarbasis worden in de 16 examencentra 180.000 tot 190.000 theoretische examens afgenomen en een 110.000 praktijkexamens. Dat zijn zeer hoge aantallen. In 2020 was dat minder wegens de sluiting gedurende 16 weken.

Tijdens de reportage kwamen twee onderwerpen aan bod: de zogenaamde turboopleidingen, die weinig of niets met verkeersveiligheid te maken hebben, en de fraude, niet alleen met documenten maar ook op andere manieren. Wel werden de zaken enigszins gekleurd voorgesteld en werden wilde verklaringen en ongefundeerde uitspraken gedaan. De spreker wil daarover toch enige verduidelijking en informatie verstrekken.

3.2. Turbo-opleiders

3.2.1. *Situatieschets*

Turbo-opleidingen bestaan ongeveer tien jaar en komen uit Nederland. In de examencentra wordt een zeer grote stijging vastgesteld sinds de afschaffing van Rijbewijs op School. Voor de afschaffing werd aan de jongeren de kans gegeven om vertrouwd te worden met verkeerselementen, een examen af te leggen tijdens de schooluren, waardoor de behoefte aan de turbo-opleidingen niet groot was. Na de

afschaffing hebben kandidaten een snellere weg gezocht dan twaalf uur les volgen in een rijsschool.

Bij die snelle opleidingen wordt gebruikgemaakt van ezelsbruggetjes, woordspelingen en heel veel herhalingsoefeningen. Er wordt vooral ingezet op het kortetermijngeheugen, wat er echter ook voor zorgt dat de kandidaat zeer snel vergeet. De verkeersveiligheid komt helemaal niet aan bod, noch wordt uitleg verstrekt waarom een regel geldt, hoe men preventief kan rijden. Dit alles wordt in een aantal gevallen gecombineerd met praktijken die niet door de beugel kunnen. Sommige organisaties trachten bijvoorbeeld via het gebruik van camera's de vragen te filmen en daarna te gebruiken tijdens de opleiding.

3.2.2. Aanpak in examencentra

Het is belangrijk dat de kandidaat de wegcode kent en ze kan toepassen, en dat vermeden wordt dat hij het resultaat behaalt op basis van zeer tijdelijk aangeleerde elementen. Daarom heeft GOCA in 2016 het examen volledig hervormd. Voorheen bestonden de vragen uit een tiental reeksen van vijftig vragen. Die vaste vragenreeksen werden vervangen door ter plekke individueel samengestelde examens op basis van een korf, die ondertussen bestaat uit 1522 vragen. Daarnaast werden de antwoorden op de vragen ook in een willekeurige volgorde geplaatst om te vermijden dat tijdens de opleiding trucs worden aangeleerd. Op basis van de tips die GOCA ziet tijdens de turbolessen worden de vragen continu aangepast.

Een ander aandachtspunt is trachten te voorkomen dat de examenvragen worden gefilmd. Zo worden gsm's en andere digitale apparatuur verboden in de examenzalen. Er is continu camerabewaking en supervisie door de examinerator of een van de baliemedewerkers. Momenteel gebeuren er ook testen met 4G-detectieapparaten om na te gaan of er een verhoogde signaaluitwisseling is. Indien dat het geval is, wordt ingegrepen.

3.2.3. Opvolging en verdere aanpak

De acties van GOCA zijn niet eenmalig. Er wordt continu gemonitord en bijgestuurd. Zo werd nagegaan of de bewering klopt dat te voorspellen is welke vragen op een bepaalde dag aan bod zouden komen, vragen die telkens weerkeren. Dat blijkt absoluut niet het geval te zijn. De cijfers werden ter beschikking gesteld van MOW.

Al een paar jaar, en dus nog voor de undercoveroperatie van Pano, volgt GOCA incognito lessen om te zien welke trucs de turbo-organisaties gebruiken. Als er zaken zijn die wijzen op fraude, wordt de politie en MOW daarvan onmiddellijk op de hoogte gesteld. Ten slotte wordt de korf van vragen nog verder uitgebreid.

3.3. Fraude

3.3.1. Manieren van frauderen

Naast het probleem met de turbo-opleidingen wijst de spreker ook op een ander belangrijk onderdeel, namelijk de fraude. Een daarvan heeft betrekking op de rijsschooldocumenten, dat uitgebreid aan bod kwam in de reportage. Daarnaast zijn er nog andere zaken, zoals persoonsverwisseling, het gebruik van valse identiteitsdocumenten, valse buitenlandse rijbewijzen. Kandidaten trachten in het buitenland een al dan niet echt rijbewijs te bemachtigen om zo vrijgesteld te worden van scholing en examen te mogen afleggen.

In het nieuwe besluit van de Vlaamse Regering wordt dat aangepakt. Niet alleen het filmen van vragen om die dan te gebruiken in de opleidingen, maar ook de

combinatie met het gebruik van oortjes door de kandidaat, waarna iemand buiten de antwoorden op de vragen doorgeeft, zijn zaken die voorkomen. GOCA probeert daar accuraat en snel op in te grijpen.

3.3.2. *Aanpak in examencentra*

In het inschrijvingssysteem van de examencentra zijn al een aantal voorgeprogrammeerde controles opgenomen, zoals de identiteit, het rijksregisternummer, de erkenning van de betrokken rijsschool. Nadien worden de voorgelegde documenten ook nog manueel gecontroleerd en wordt nagegaan of de kandidaat effectief rijlessen heeft gevolgd. Die informatie wordt zoveel mogelijk uitgewisseld tussen examencentra. Maandelijks wordt een lijst met attesten van de rijsscholen doorgegeven aan de inspectiediensten, zodat ze op basis daarvan controles in de rijsscholen kunnen doen. Ook hier wordt elk fraudegeval aangegeven bij de politie en de overheid.

3.3.3. *Opvolging en verdere aanpak*

De spreker verheugt er zich over dat in het besluit van de Vlaamse Regering van 2021 eindelijk een antifraudereglementering is opgenomen. Voorheen was er wat dat betreft een soort straffeloosheid. De digitalisering van de informatiedoorstroming tussen rijsscholen, overheid en examencentra, die nu volop wordt voorbereid, is eveneens zeer belangrijk. Ze wordt in 2022 uitgerold. Dat zal maken dat de frauduleuze praktijken met documenten grotendeels worden uitgeschakeld. Niet alleen is het belangrijk dat MOW en het kabinet acties uitwerken. Ook de politie en het gerecht moeten actief meewerken. Op dit ogenblik stelt de politie veelal niet eens een pv op bij aangifte van fraude. Dat is enorm ontmoedigend voor de medewerkers.

3.3.4. *Bijkomende mogelijkheden*

Het systeem van de directe weg moet volgens Steven Raes zeker bekeken worden. Zolang dat dat niet het geval is, is de tussentijdse test een mogelijkheid om te vermijden dat kandidaten na 20 uur alleen de baan opgaan zonder een objectieve beoordeling. Om persoonsverwisseling tegen te gaan, kan de identificatie met een vingerafdruk uitgebreid worden. Op lange termijn is het belangrijk dat het volledige proces om het rijbewijs te behalen herbekeken wordt. Op dit moment is dat onderzoek aan de gang.

De spreker hoopt dat er resultaten geboekt worden, de huidige situatie verbeterd kan worden en een levenslang verkeersveilig gedrag aan de kandidaten kan worden bijgebracht. Een van de grootste problemen is nog altijd dat te veel chauffeurs worden opgeleid om te slagen in het examen, maar niet om te rijden de dag na het examen. Het slagen op zich is een weliswaar zeer belangrijke momentopname. De dag nadien is het risico veel groter dat de chauffeur zichzelf of anderen in gevaar brengt. De opleiding moet ervoor zorgen dat chauffeurs veilig de baan op kunnen. Ze mag er niet enkel op gericht zijn dat de chauffeur slaagt in het examen.

4. **BeZeR**

4.1. *Situering*

Thomas Boumans start met de vraag wie de zelfstandige rijinstructeurs zijn. Ze hebben dezelfde opleiding gevolgd als de instructeurs bij de erkende rijsscholen en hebben daar ook gewerkt. Ze hebben eveneens een brevet van beroepsbekwaamheid en instructietoelating. Ze werken – veelal alleen – op zelfstandige basis. Enkel als ze in opdracht werken van een erkende rijsschool mogen ze beslissen of een

leerling-bestuurder een attest van een erkende rijsschool kan krijgen. Die attesten mogen alleen door erkende rijsscholen worden uitgegeven.

De gemiddelde leeftijd van een zelfstandige rijinstructeur is tussen 45 en 65 jaar. Na een opleiding bij een rijsschool heeft hij gekozen zelfstandig te werken om een betere balans te vinden tussen werk en privé, eventueel het lesgeven te combineren met ander werk en om de schakel te zijn in het opleidingstraject van de leerling-bestuurder en degenen die een vrije begeleiding aanbieden. Op dat vlak ziet Thomas Boumans zeker een grote meerwaarde omdat er veel meer contact is met de begeleiders of de ouders, zodat veel meer op de attitude kan worden gewerkt. Eenmansrijsscholen vinden de afgelopen tijd meer en meer de weg naar BeZeR om hun belangen beter te verdedigen. Sinds de coronacrisis willen ook jongere rijinstructeurs op zelfstandige basis rijlessen aanbieden.

4.2. Reactie op de Panoreportage, perceptie van fraude en wisselend beleid

Uiteraard wist men ook bij BeZeR dat er mistoestanden waren inzake de theorielessen, het theoretisch examen en het uitreiken van attesten. Wat wel choqueeerde, is de brutale fraude in verband met het vervalsen van attesten die in de Panoreportage aan bod kwam. De suggestie echter dat zelfstandige instructeurs minder betrouwbaar zijn en minder kwaliteit bieden, deed pijn. De stelling dat een attest van een zelfstandige sowieso frauduleus is, wenst de spreker te weerleggen. Zelfstandigen werken heel veel samen met rijsscholen. Rijsscholen hebben mensen nodig die hun brevet hebben gehaald en beschikken over een instructietoelating. De zelfstandigen hebben de rijsscholen nodig om attesten aan de leerlingen te geven zodat ze op de openbare weg kunnen oefenen.

Naast de zaken die getoond werden in de Panoreportage, spelen nog andere zaken, die zorgen voor een perceptie van fraude. Hij verwijst naar het verschil tussen erkende rijsscholen en zelfstandige instructeurs. Een rijinstructeur heeft dezelfde opleiding gevolgd, heeft hetzelfde diploma en wordt erkend door de overheid. Toch wordt hij niet 'erkende zelfstandige rijinstructeur' genoemd.

Daarnaast maakt een wisselend beleid het in de perceptie moeilijk voor mensen die een rijopleiding willen volgen. De ouders moeten op het ene moment wel een vormingsmoment volgen, maar daarna wordt dat dan weer afgevoerd. Jongeren konden eerst met een voorlopig rijbewijs na drie maanden een examen afleggen. Daarna werd die periode verlengd tot negen maanden, waarna ze opnieuw werd teruggebracht naar drie maanden. Het gevoel is dan dat de sector niet ernstig wordt genomen.

4.3. Attesten

Op dit moment is het de instructeur en niet de examinator die beslist of de leerling na twintig uur zonder begeleiding mag rijden op de openbare weg. Op advies van de rijinstructeur schrijft de rijsschool het attest uit, zonder dat er een test aan verbonden is. Het is de rijinstructeur die op het einde van de opleiding beslist of de kandidaat voldoende kennis heeft om zonder begeleiding op de weg te rijden op basis van een model 18. Burgers en leerlingen gaan er wel van uit dat ze na twintig uur betaalde opleiding het attest sowieso ontvangen, ongeacht hun rijervaring en verkeersinzicht. Het risico bestaat dat instructeurs en rijsscholen daarop ingaan om discussies over geldklopperij of over de wijze van lesgeven te vermijden en uit angst klanten te verliezen. Dat kan anders. De fraude met het afgeven van de attesten kwam in de Panoreportage duidelijk aan bod.

Het moet uitgesloten worden dat bestuurders die de nodige theoretische kennis en praktijkervaring niet hebben aangetoond, zonder begeleider op de openbare weg komen. Op dit moment zijn het nog altijd papieren attesten. Het is dan ook zeer

makkelijk die te vervalsen. Volgens de spreker zou het afschaffen van die attesten heel wat fraude voorkomen. In de plaats zou een verplichte test of een examen kunnen komen om te bepalen of iemand alleen op de openbare weg mag rijden.

4.4. Gelijkwaardigheidserkenning buitenlandse beroepskwalificaties

De gelijkwaardigheidserkenning van buitenlandse beroepskwalificaties voelt heel oneerlijk aan. Iemand die de beroepsbekwaamheid als rijinstructeur in een ander EU-land heeft verworven, kan in Vlaanderen een aanvraag doen om rijinstructeur of directeur van een rijnschool te worden. Voor een brevet I als rijnschooldirecteur moet men een uittreksel van de kamer van koophandel voorleggen en bewijzen dat men minstens één jaar directeur van een rijnschool in Europa was. Degenen die daarvoor hier een opleiding volgen, moeten beschikken over een brevet II van rijinstructeur, minimaal drie jaar in het bezit zijn van een brevet III om theorie te kunnen geven en vervolgens een brevet I als rijnschooldirecteur behalen. Dat betekent dat men hier twee extra brevetten moet kunnen voorleggen en bovendien langer moet wachten dan bijvoorbeeld in Nederland. Het duurt tergend lang voor men hier iets kan doen.

Rijinstructeurs uit Nederland kan men niet allemaal over dezelfde kam scheren. Er is in België een tekort aan instructeurs, net als trouwens in Nederland. Er zijn ook Belgen die in Nederland de opleiding volgen. Ze hebben hier uitgelegd hoe het systeem werkt. De lessen zijn online en daarna volgt men wat stage-uren. Een jaar later kan men dan in België starten met een rijnschool. Dat traject is minder lang. Daarmee wil de spreker niet aangeven dat het systeem in Nederland beter is. Belangrijk is dat de instructeurs een goede opleiding krijgen in eigen land.

4.5. Turboscholen en controle

Het is zeer moeilijk om het turbomodel aan te pakken. Misschien moet het Rijbewijs op School opnieuw worden ingevoerd. Steven Raes wees erop dat werk wordt gemaakt van de examenvragen. Dat kan misschien worden aangevuld door enkele extra theoretische vragen vooraleer men het examen mag afleggen, zodat de kandidaat tijdens de opleiding ook bezig moet zijn met de theorie. Soms komen kandidaten om praktische rijlessen te volgen zonder dat ze de theorie kennen.

Voor Thomas Boumans is het niet zeker of meer controle op de rijnscholen en -instructeurs een meerwaarde biedt. De controle is op dit moment vooral administratief. Een andere zaak is de controle op de kwaliteit van de rijlessen. Er zijn echter zelden of nooit inspecteurs die mee plaats nemen in de wagen. Als dat al gebeurt, is het slechts een momentopname. Het digitale platform voor de registratie van de lessen kan zeker een hulp zijn.

Het is de bedoeling een manier te vinden om de kwaliteit van rijnscholen of zelfstandige rijinstructeurs te controleren. In Nederland kan men op de website nagaan wat het slaagpercentage is van elke rijnschool of degene die opleidingen geeft. Op die manier kunnen leerlingen zelf zien wie zijn best doet, wie ervoor zorgt dat de opleiding goed is. Misschien kan dat systeem ook hier gebruikt worden om de kwaliteit van rijlessen te controleren.

De spreker vraagt zich af waar de ruggensteun blijft van de overheid, van MOW. Er gebeurt heel wat, maar het mag sneller. Er is een tekort aan rijinstructeurs. De interesse om in dat beroep te stappen, moet worden uitgedragen. Verkeersveiligheid moet ernstig genomen worden. De eerste stap daartoe wordt gezet bij de rijinstructeurs. De digitalisering moet versneld geïmplementeerd worden zodat de administratie minder fraudegevoelig wordt. Dat moet nog veel beter. Het systeem waarbij men zonder examen op de openbare weg kan rijden, moet op de schop. De attesten die dat mogelijk maken, mogen verdwijnen. De voorwaarden om met

een rijkschool te starten, moeten vernieuwd worden. Degenen die al jaren het beroep uitoefenen, moeten daarvoor de toelating kunnen krijgen op een manier die is afgestemd op de huidige situatie. BeZeR wil zich blijven inzetten om, samen met de taskforce Mobiliteit en de overheid, te werken aan een veiliger verkeer.

5. Departement Mobiliteit en Openbare Werken

5.1. Situering

Filip Boelaert zegt dat het belang van de rijopleiding niet onderschat kan worden. Hij toont het aantal afgelegde theorie- en praktijkexamens in 2017, 2018 en 2019 (zie slide 2 van zijn presentatie). Hij liet bewust het jaar 2020 weg omdat de examen centra enkele maanden gesloten waren door de coronalockdown. Het gaat over 170.000 theorie-examens en zelfs meer in 2019, en tussen 110.000 en 140.000 praktijkexamens categorie B. Men moet jaarlijks dus heel wat nieuwe mensen opleiden en examineren om de weg op te kunnen gaan. Het is voor de overheid cruciaal om kandidaten op te leiden tot goede en veilige chauffeurs in het kader van de verkeersveiligheid.

De Vlaamse overheid is nog maar sinds 2015 officieel bevoegd voor de rijopleiding. Sindsdien zijn er al een aantal initiatieven geweest. Voor het theorie-examen heeft men gewerkt aan de invoering van zware overtredingen op het theorie-examen voor categorie B. Het aantal talen waarin men het examen kan afleggen is vermindert om het iets efficiënter te maken. Voor het praktijkexamen werd een risicoperceptietest ingevoerd waarbij men een aantal situaties moet beoordelen en aangeven wat het risico is dat men daar loopt en hoe men daarmee omgaat. Men heeft een aantal extra maneuvers ingevoerd voor het rijexamen voor categorie B die op de weg moeten worden uitgevoerd en ook hier heeft men het aantal mogelijke talen teruggebracht.

Verder werd het vormingsmoment voor de vrije begeleiding ingevoerd in 2017. In 2020 werd het besluit door de Raad van State vernietigd, na een klacht van de Federale overheid. Uit eigen ervaring sprekende, vond hij het een heel handige en nuttige opfrissing van de kennis. Hij wijst Thomas Boumans erop dat het niet zo is dat de wetgeving voortdurend wijzigt maar dat de Raad van State het besluit heeft vernietigd waardoor men het vormingsmoment niet meer mag organiseren. Door hetzelfde arrest van de Raad van State werd ook de minimale oefenperiode van negen maanden vernietigd. Er wordt een initiatief voorbereid om dit opnieuw in te voeren.

Sinds 2015 is er in de rijopleiding ook een terugkommoment voor beginnende bestuurders ingevoerd, een aantal maanden na het behalen van het rijbewijs. Daarbij kunnen ze eerste ervaringen uitwisselen en nog bijkomende informatie opdoen.

5.2. Hoe fraude aanpakken?

De reportage van Pano ging over de turbo-opleidingen, over de verkoop van attesten door personen die niet aan een rijkschool verbonden waren en over fraude door erkende rijkscholen waarbij attesten worden afgeleverd zonder dat daar prestaties tegenover stonden. Hij merkt op dat fraude altijd zal bestaan maar dat het aan de overheid is om met de rijkschoolsector te proberen die fraude maximaal te voorkomen.

Filip Boelaert zal in zijn verdere presentatie toelichten op welke wijze men deze fraude probeert aan te pakken. Daarvoor zijn er vier grote manieren, waarvan de eerste digitalisering is. Ten tweede heeft men zich naar aanleiding van de Panoreportage burgerlijke partij gesteld bij het Parket. Hij vraagt dat die zaken onderzocht worden. Indien men zaken vaststelt die niet kloppen en die een vervolg

kennen bij het parket, dan zal men zich ook altijd burgerlijke partij stellen om op de hoogte te blijven van het onderzoek en zal men eventueel ook maatregelen nemen. Ten derde is er ook een samenwerking met politie en justitie en tot slot zijn er de controles en inspecties waarover andere sprekers het al hebben gehad.

5.3. Digitalisering

5.3.1. Aanloop naar digitalisering

Een eerste manier om de fraude aan te pakken is de digitalisering. Toen het Departement MOW de rijopleiding erfde van de federale overheid stelde men vast dat de meeste processen nog niet gedigitaliseerd waren. Attesten werden en worden ook vandaag nog op papier uitgereikt waardoor fraude relatief eenvoudig is. Zeker als men de formulieren niet heel goed kent, kan men ze makkelijk vervalsen. Stempels en handtekeningen zijn ook eenvoudig te vervalsen. Het stroomlijnen van die processen, het moderniseren en het digitaliseren van de administratie moet voor MOW in de komende jaren een prioriteit zijn.

Het Vlaamse regeerakkoord spreekt over Vlaanderen maximaal digitaal en Vlaanderen radicaal digitaal, met een minimum aan papierwerk voor de burger en het opzetten van gebruiksvriendelijke digitale platvormen. Men werkt via het burgerprofiel dat de burgers alle informatie probeert te geven. Verder horen daarbij: optimaal datagebruik en de burger en ondernemer regie geven over de eigen data die in bezit zijn van de Vlaamse overheid. Voor individuele diensten wil men de digitale dienstverlening als eerste vooropstellen. De burger verwacht vandaag van de overheid een optimale dienstverlening, meer en meer digitaal.

Het Departement MOW zet al jaren in op digitalisering. Niet alleen voor de rij scholen of voor de rijopleiding, maar ook voor de aanbestedingsopdrachten en prijzencontroles bij overheidsopdrachten. De voorbije jaren is er gewerkt aan een eigen contactpunt om de relatie met de ombudsman en de klachtenbehandeling te verbeteren. Dit zijn digitaliseringprocessen die binnen het departement lopen. Tot slot vragen de rij schoolsector en de examencentra naar die modernisering en digitalisering. Deze vraag wordt onderschreven door de bredere werkgroep rond de rijopleiding waaraan wordt deelgenomen door de vertegenwoordiging van de rij scholen en de zelfstandige instructeurs, de examencentra, de Vlaamse Stichting Verkeerskunde, de Gezinsbond, onderzoeksinstituten, De Ambrassade enzovoort.

Het is niet zo dat de Panoreportage de aanleiding is voor de digitalisering. Sinds 2019 is men hiermee bezig. Een digitaliseringproces vraagt tijd. Belangrijk daarbij is om eerst het proces ten gronde te begrijpen en na te gaan of alle stappen uit dat proces makkelijk gedigitaliseerd kunnen worden en ook nuttig zijn. De eerste periode van september 2019 tot maart 2020 is men begonnen met een grondige analyse van alle mogelijke processen rond de rijopleiding, rijexamens en de nascholing voor de vakbekwaamheid van bus- en vrachtwagenchauffeurs, de zogenaamde code 95. In januari 2020 is men begonnen met een zogenaamde customer journey, een klantenreis. Dat is belangrijk omdat men als overheid een proces dat men kent riskeert te digitaliseren vanuit zijn eigen standpunt. Het is belangrijk om stap voor stap van A tot Z te zien wat de burger tegenkomt om een rijbewijs te behalen. Die ervaringen moet men proberen te integreren in de digitalisering van het proces dat men opzet. Men probeert met andere woorden te begrijpen wat de ervaringen en de verwachtingen van de burger zijn en die te optimaliseren in het proces.

5.3.2. Doelstelling digitalisering

Die aanloop leidde vervolgens tot een meerjarenaanpak waarbij de eerste doelstelling was om een verouderde Cronosapplicatie voor de uitwisseling van gegevens tussen overheid en de examencentra, uit te faseren en te optimaliseren. Die eerste stap moet gezet zijn tegen het einde van 2021. De tweede doelstelling is de volledige digitalisering van de rijopleiding tegen eind 2022.

De eerste doelstelling, het uitfaseren van de Cronosapplicatie en het optimaliseren daarvan, houdt onder andere in dat men voor de rijexamens alle vragen gaat beheren voor de theorie-examens van alle mogelijke voertuigcategorieën. Momenteel zit dat verspreid over verschillende applicaties waaronder de Cronosapplicatie voor het rijbewijs C en D.

Men wil daarin ook alle resultaten van de theorie-examens beheren. De enige informatie die men momenteel ontvangt is of iemand geslaagd is of niet.

Verder wil men via webservices met de FOD Mobiliteit en Vervoer uitwisselen welke de gevolgde nascholingen zijn. Zij zijn immers nog verantwoordelijk voor de uitreiking van het rijbewijs. Men wil ook gegevens uitwisselen met de collega's van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest en met het Waalse Gewest.

Ook de nascholing vakbekwaamheid zal beter worden opgevolgd. Men wil hier ook met de webservices uitwisselen wat de examenresultaten zijn, enerzijds met de opleidingscentra die instaan voor die nascholingen en ook met de FOD Mobiliteit en Vervoer. Die nascholingen zijn de voorwaarden om het rijbewijs te kunnen behouden. Vrachtwagen- en buschauffeurs moeten namelijk elk jaar een aantal opleidingen volgen om hun beroepsbekwaamheid te kunnen behouden.

Vervolgens gaat Filip Boelaert in op de tweede doelstelling, de volledige digitalisering van de rijopleiding. Ten eerste is er het moderniseren van de processen en de administratie. Er komt een digitaal beheer van de gevolgde rijlessen. De rij school zal die informatie ingeven, zodat men ook kan monitoren waar welke rijlessen gevolgd worden. Dit laat toe om fraude te detecteren. Indien men vaststelt dat een rijinstructeur of een rij school plots tachtig lesuren gaat geven op een week, dan weet men dat er iets niet klopt en dat er wellicht sprake is van vervalsing. Verder zal de burger via het burgerprofiel een overzicht kunnen krijgen van de gevolgde lessen en de examenresultaten. Via de webservices wil men de gegevens uitwisselen met rij scholen en de examencentra.

Ten tweede zal men die gegevens en die verschillende ingaven gebruiken om de controles en inspecties te optimaliseren en te verbeteren in het kader van de kwaliteitscontroles zowel van rijexamens als op de dienstverlening van de rij scholen en de opleidingscentra. Als men bijvoorbeeld plots vaststelt dat er heel veel cursussen worden gegeven in Brasschaat voor studenten uit Oostende, dan weet men dat dat ook niet echt normaal is. Door middel van data-analyse kan men nagaan waar er afwijkende patronen zijn en kan men de controles daarop toespitsen.

Filip Boelaert toont slide 13 met een schema over de digitalisering van de rijopleiding. In het midden gaat men de data beheren. Links staan de verschillende examencentra. Naast GOCA zijn er ook examencentra bij De Lijn voor hun chauffeurs en bij de VDAB in het kader van hun beroepsopleiding. Verder zijn er de gegevens van de opleidingscentra voor nascholing en van alle rij scholen voor de databank.

Rechtsboven staat ROV, Rijopleiding Vlaanderen. Dit bevat alle data rond die rijopleidingen. Wat zijn de examenresultaten van de typische rijbewijzen? Wat zijn de detailexamenresultaten per type rijbewijs? Wat zijn de examenvragen voor alle types rijbewijzen? Wat zijn de gevolgde nascholingen rijbewijzen C en D? Maar ook

de beroepscommissie die haar resultaten en haar activiteiten bijhoudt in dit centrale gegeven. Er is een uitwisseling tussen deze centrale tool en de databanken van de federale overheid en van de collega's in de andere gewesten die nog met Cronos doorgaan.

Rechtsonder ziet men dat een burger of een vrachtwagenchauffeur meldingen kan krijgen in Mijn Burgerprofiel, wanneer die bijvoorbeeld een nascholing moet volgen, hoe lang een bepaald attest nog geldig is en wanneer dat terugkommoment moet gebeuren. Het gebruik van het burgerprofiel geeft de burger ook toegang tot informatie over zijn dossier: wat is mijn stand van zaken voor de rijopleiding en wat wordt er in dat kader van mij verwacht?

Er zijn een elftal stappen gepland (zie slide 14), waarvan zes stappen al achter de rug zijn. Met de zevende stap is men aan de slag: het testen van de toepassing. De bedoeling is dat men in het najaar 2021 in productie gaat voor de uitfasering van Cronos. Dat betekent dat men het actueel en live gaat zetten. Dit gaat heel spannend worden: bij een digitalisering moeten de eerste dagen de foutjes er nog uit. De planning is voor dit najaar, hopen op een vlotte implementatie. Het deel over de nascholingen en beroepsopleidingen is al geïmplementeerd. Chauffeurs kunnen vandaag reeds meldingen krijgen via het burgerprofiel. In 2022 breidt men dit uit naar de rapporten van de rij scholen en de ingave van alle informatie om op het einde in het derde kwartaal van 2022 te eindigen met een volledige digitalisering van de rijopleiding.

5.3.3. Vaststellingen Pano – Turbo-opleidingen

De spreker gaat verder in op de vaststellingen van Pano rond de turbo-opleidingen. Een eerste vaststelling is dat er een relatie zou zijn tussen de vraag en het antwoord op basis van het woordgebruik, bijvoorbeeld dat alle vragen waar het woord wie in voorkomt, het juiste antwoord ook het woord wie bevat. Het risico daar is dat de kandidaat kan slagen voor een examen zonder de inhoud te beheersen. Tot op heden is MOW niet in het bezit van de examenvragen. In de planning staat dat MOW vanaf 1 januari 2022 in de digitale toepassing beschikt over alle examenvragen, waardoor MOW ze kan beheren en kan uitwisselen met de verschillende examen centra. Voor het opstellen van die vragen zal men voor een stuk beroep doen op de samenwerking met de sector en met onder andere de examen centra. Het is de bedoeling dat men die 1500 vragen zeker zal behouden en eventueel nog zal uitbreiden. Het gebeurt eveneens dat de vraagstelling en de foto die daarbij hoort gemixt wordt. Dat zijn ook zaken om fraude nog sterker terug te dringen, waarvoor men nauw samenwerkt met GOCA.

Een tweede oplossing bestaat erin dat men gaat werken met data-analyse waardoor men patronen kan herkennen als bepaalde vragen al te vaak terugkomen, of als bepaalde vragen te voorspelbaar worden. Dan kan men in overleg met de sector afspreken op welke manier men daarmee kan omgaan om te vermijden dat er patronen ontstaan tussen vragen en antwoorden. Vragen waarbij er zo een verband bestaat, zal men aanpassen of verwijderen uit het examen.

Een tweede vaststelling in verband met de turbo-opleidingen, is dat de examinandi kennis zouden hebben van de samenstelling van het examen. Op dinsdag krijgt men bijvoorbeeld geen vragen over een tram. Alle vragen over een tram mag men overslaan als men niet op een dinsdag examen aflegt. Normaal gezien kan dit niet meer. Maar indien het toch zou kunnen, dan bestaat het risico dat een kandidaat kan slagen zonder de inhoud te beheersen. Momenteel stelt GOCA het examen samen per kandidaat. Vroeger waren dit vaste sets. Momenteel wordt voor elke kandidaat een nieuwe reeks gegenereerd. Er wordt geplukt uit die reeks van 1500 vragen, waarbij men nooit op voorhand kan weten welke vragen men zal krijgen.

Filip Boelaert zegt ook dat de enige informatie waarover men nu beschikt is of de kandidaten geslaagd of niet geslaagd zijn.

Vanaf 1 januari 2022 wil men meer kwaliteitscontrole doen op de samenstelling van die examens. MOW zal een detail krijgen van de afgenomen examens. Dat zal digitaal gebeuren binnen de toepassing en men kan een aantal kwaliteitscontroles doen via data-analyse. Door de analyse van de gestelde vragen kan men nagaan of de samenstelling van het examen voldoet aan de kwaliteitsvereisten die men met de examencentra afsprak.

5.3.4. Vaststellingen Pano – Attesten

In verband met de attesten is een eerste vaststelling dat het mogelijk is om in een aantal rijsscholen attesten te kopen, waarbij een kandidaat een voorlopig rijbewijs kan afhalen zonder ook maar een rijles gevolgd te hebben. Dat is ontoelaatbaar. Tot op heden zijn er nog papieren attesten die vrij makkelijk te vervalsen zijn. De oplossing is om te stoppen met die papieren attesten. De bedoeling is dat de rijsscholen de gevolgde rijopleidingen digitaal moeten registreren vanaf mei 2022 en enkel erkende rijsscholen krijgen toegang tot die applicatie. Er is recent een overleg geweest met de rijsschoolsector en met de rijsscholen die toegezegd hebben dat men ook al vroeger toegang kan krijgen tot hun systemen en tot de registratie die zij nu hebben van rijopleidingen. Men gaat bekijken hoe men de komende weken met hen kan samenwerken om nu al een zekere controle uit te voeren. Verder zal MOW in de toekomst de data beheren en zal het die informatie digitaal beschikbaar stellen voor degenen die de rijbewijzen moeten uitreiken: de gemeenten, de FOD Mobiliteit en de examencentra. Zo hebben deze ook nog bijkomende controlemogelijkheden op het moment dat iemand zich bijvoorbeeld aanbiedt op het gemeentehuis. Belangrijk is dat de hele sector zich mee organiseert op die digitale data-uitwisseling en dat de gemeenten en de FOD ook die mogelijkheid gebruiken om die digitale controles uit te voeren, net zoals de examencentra die hier ook mee in moeten stappen. Die bereidheid is er.

Een tweede vaststelling is dat attesten over de gevolgde rijopleiding werden afgeleverd zonder dat de kandidaat voldoende praktijklessen had gevolgd. Momenteel moet men daar controles op doen op basis van steekproeven. Dat is redelijk blind bepalen waar men op welk moment een rijsschool zou auditeren. Een andere manier is op basis van geruchten. Het gebeurt regelmatig dat men van de ene rijsschool hoort dat de andere rijsschool er de kantjes afloopt. Ook de politie krijgt tips. Op die manier gebeuren de controles.

Het is de bedoeling om dit in de toekomst te kunnen opvolgen door de digitale registratie van die gevolgde opleidingen door de rijsscholen. Men zal dan werken met een systeem van red flags waarbij men op basis van data-analyse kan nagaan of er zich bijzondere ongewone patronen voordoen. Daarop kan men de controles dan afstemmen. Zo kan het aantal lessen dat gegeven wordt door een rijopleider op een week een indicatie zijn van fraude.

5.3.5. Cybersecurity

Heel het systeem moet voldoen aan de voorwaarden van cybersecurity. Men doet dit door gebruik te maken van de Vlaamse overheidsbrede bouwstenen rond gebruikers- en toegangsbeheer en met een beveiligde SSL-verbinding. Deze is erkend voor de hele Vlaamse overheid waardoor dat verkeer niet onderschept of gehackt kan worden. Op deze manier gaat men communiceren met de rijsscholen, met GOCA of met de andere gewesten in het kader van die webservices. Men maakt gebruik van API's, een soort van protocol waar men toepassingen toelaat om met elkaar te communiceren op een beveiligde en een geijkte manier die bijkomende

controles en bescherming bieden en die die toelaten om naar het burgerprofiel te gaan.

Verder zal men gebruik maken van uitgebreide firewalltoepassingen om ook daar te vermijden dat dat verkeer gehackt kan worden. Daarnaast wordt er voorzien in de nodige logging van alles wat er op de servers gebeurt.

5.4. Burgerlijk partijstelling

Een tweede manier om de fraude aan te pakken, naast digitalisering, is de burgerlijkepartijstelling die er is gebeurd naar aanleiding van de reportage. Er is een strafklacht ingediend bij de onderzoeksrechter naar aanleiding van de reportage. Niet alleen om de vraag te stellen om dat te onderzoeken, maar ook om zelf op de hoogte te blijven van de onderzoeksdaden die daarbij worden gesteld.

5.5. Samenwerking met politie en justitie

Een derde manier om de fraude aan te pakken is de samenwerking met politie en justitie. Hij kan daar niet te veel over zeggen. Dat heeft te maken met de gerechtelijke vervolgingen en omdat alles wat daarover te veel gezegd is, aanleiding kan geven tot procedurefouten. Hij kan wel meegeven dat er regelmatig ondersteuning, informatie en documentatie aan de politiediensten wordt gegeven. Het is in twee richtingen. Men geeft hun vaak informatie bij een vaststelling, maar anderzijds krijgt men van hen ook vragen en informatie indien zij vermoedens hebben.

5.6. Controles en inspecties

Tot slot zijn er de controles en inspecties om de fraude aan te pakken. MOW controleert en inspecteert structureel de rijsscholen en de examen centra. Enerzijds op basis van steekproeven, maar ook op basis van onregelmatigheden die men vaststelt. Daarbij wordt er ook gehandhaafd. Het minst strenge dat men kan doen is een formele waarschuwing. Vrij regelmatig worden de rijsscholen gewaarschuwd en moeten zij een aantal zaken in orde brengen. Dan wordt er een nieuwe controle gedaan en nagegaan of dit ook allemaal in orde is. Als het meermaals voorkomt dat men formeel gewaarschuwd wordt of dat de gebreken zeer ernstig zijn, dan gaat men over tot schorsing. Het is al een aantal keren gebeurd dat men rijsscholen moet schorsen voor een bepaalde periode tot zij opnieuw in orde zijn. Als strengste maatregel kan men erkenningen intrekken, maar dit is nog niet zo vaak voorgevallen. Men werkt daarvoor samen met de FOD Mobiliteit en Vervoer in het kader van hun bevoegdheid voor het rijbewijs en met de gemeentebesturen in het kader van de aanvraag en afgifte van rijbewijzen.

Er werd door Jeroen Smeesters een suggestie gedaan om een charter te sluiten tussen MOW en andere administraties. Dat wil Filip Boelaert zeker verder bespreken omdat dit over samenwerking gaat en ook omdat dit een van de drie zaken is die de minister naar voor geschoven heeft om rond deze rijopleiding kwalitatief te kunnen werken.

5.7. Instructeurs met buitenlands bewijs van beroepsbekwaamheid en Rijbewijs op School

Een aantal sprekers had het over de activiteiten van rijinstructeurs met een buitenlands bewijs van beroepsbekwaamheid. Er wordt daarbij verwezen naar de Europese Dienstenrichtlijn. Filip Boelaert merkt op dat het niet alleen gaat over de Dienstenrichtlijn, maar ook over de Beroepskwalificatierichtlijn 2005/36/EG. Het is een complexe discussie. Men heeft al eens een regeling ontworpen om die toegang te regelen zodat de lat voor iedereen enigszins gelijkligt, maar men stootte op

juridische bezwaren van de Raad van State. Er wordt verder over nagedacht, maar juridisch-technisch gezien is dit niet makkelijk en evident.

Ook de afschaffing van Rijbewijs op School kwam bij andere sprekers ter sprake. Dat is in 2018 gebeurd op basis van een aantal overwegingen. Een van de beleids-overwegingen was toen dat het niet de bedoeling kon zijn dat men als overheid iedere scholier naar de auto toeleidt, maar dat men hen ook moet leiden naar de alternatieven. Een andere overweging was de kostprijs die vrij hoog was. Er is een alternatief naar voor geschoven met het webplatform van de VSV www.rijbewijzer.be. Zoiets kan altijd besproken en geëvalueerd worden.

Filip Boelaert vat samen dat het Departement MOW probeert te digitaliseren, te controleren en veel wil samenwerken. Dat zijn de drie lijnen waarmee de minister mee gestart is en waar MOW zich ten volle mee achter schaaft in samenwerking met de hele sector.

II. Bespreking

1. Vragen en opmerkingen van de leden

1.1. Tussenkoms van Lode Ceysens

Lode Ceysens zegt dat de Panoreportage hem niet zo erg verbaasd heeft, maar dat het goed is dat ze er gekomen is. Hij stelde in 2015 in deze commissie reeds de eerste vraag aangaande het misbruik van die turbocursussen. GOCA zou bekijken of er aanpassingen moesten gebeuren aan de examenvragen. Ondertussen blijkt dat dat onvoldoende is. De reportage heeft tot voordeel gehad dat ze de problematiek urgenter op de agenda gezet heeft dan een parlementaire vraag dat kan doen.

Hij was heel erg verrast toen Steven Raes zei dat GOCA incognito aan die turbocursussen deelneemt om te zien op welke manier men dat aanpakt. Maar misschien heeft hij dit verkeerd begrepen. Hij vraagt of GOCA ook inspecteurs stuurt naar mensen die met roetfilters frauderen. Hij vindt dit een heel bijzondere aanpak. Hij denkt dat daar de inspectie naartoe moet worden gestuurd.

Aan alle sprekers vraagt Lode Ceysens of een kwaliteitslabel geen oplossing is om deze snelcursussen aan te pakken. Hij heeft de indruk dat ouders onwetend zijn over het feit dat ze hun kinderen ergens naartoe sturen om te leren rijden, maar dat het om een snelcursus gaat waarmee ze niets leren. Het is een manier om zo snel mogelijk een rijbewijs te hebben terwijl de bezorgdheid moet zijn dat de jongeren op een zo veilig mogelijke manier plaats kunnen nemen achter het stuur. Een bepaald kwaliteitslabel zou daarbij kunnen helpen.

Lode Ceysens vraagt zich af of de afschaffing van Rijbewijs op School een goede zaak was. Hij heeft die vraag reeds in het parlement gesteld. De vorige minister antwoordde dat dat een bewuste keuze was, namelijk de jongeren niet meteen naar de auto toe te leiden (*Vragen om uitleg* VI.Parl. 2016-17, nr. 2722). Hij stelt vast dat dit zorgt voor uitstelgedrag. Dat blijkt uit de bevraging die VAB gedaan heeft.

Er moet iets gedaan worden, een soort van overdrukventiel, om binnenkort mensen snel naar het rijbewijs toe te leiden of anders gaat men in de problemen geraken. Door deel te nemen aan Rijbewijs op School, werden jongeren al een stuk op weg gezet. Hij vraagt zich af of het een goede zaak is om Rijbewijs op School toch terug in te voeren. Zijn er nog andere suggesties hoe men jongeren kan motiveren om vroeger en sneller met dat rijbewijs te beginnen?

De stagetijd van negen maanden is teruggebracht naar drie maanden door het arrest van de Raad van State, niet door een beleidsbeslissing. In Oostenrijk heeft men door de hervorming van de rijopleiding gigantisch veel vooruitgang geboekt. De ongevallen bij jonge chauffeurs zijn er met 33% gedaald omdat men chauffeurs meer ervaring liet opdoen. Dat rechtvaardigt die stageperiode van negen maanden. Is een stage van dertig uren te rechtvaardigen? Hebben de sprekers suggesties om de stageperiode kwaliteitsvoller in te vullen, bijvoorbeeld door meer opvolging in een stageperiode van drie of zes maanden?

Tot slot wijst Lode Ceysens erop dat men jongeren veel kan opleiden zodat ze slagen in het theorie- en praktijkexamen, maar dat onaangepast rijgedrag een heel belangrijke doodsoorzaak is bij verkeersongevallen. Daar moet men jongeren op attenderen.

1.2. Tussenkoms van Stijn Bex

Stijn Bex dankt Pano om deze problematiek onder de aandacht te brengen. De verleiding is groot om een zeer brede discussie te voeren over een hervorming van de rijopleiding. Maar hij wil focussen op de fraude. Die moet men zo veel mogelijk voorkomen, ze opsporen en bestraffen. Deze drie zaken lopen momenteel fout.

Wat hem het meest is opgevallen, is de uitspraak van Jeroen Smeesters dat hij nood had aan bescherming uit vrees dat hem iets zou overkomen omdat hij in die sector bepaalde wantoestanden durfde aan te kaarten. Dat lijkt de spreker iets waar zeer veel aandacht aan moet worden gegeven. Dit is de essentie van de discussie. Waar zitten die rotte appels in de sector en hoe kan men zorgen dat die eruit gaan? Dat is een discussie die parallel loopt met de hervorming van de rijopleiding, maar hij pleit ervoor om die twee niet te veel met elkaar te vermengen. Hij denkt wel dat bij de hervorming die de minister zal voorstellen gezocht moet worden naar manieren om fraude zoveel mogelijk uit te sluiten.

In verband met het theoretisch examen en de turbo-opleiders heeft hij een vraag aan Steven Raes. In welke mate zoekt men naar wetenschappelijke ondersteuning en onderbouwing om die examens op te stellen? Vraagt men bijvoorbeeld adviezen aan universiteiten die daar ervaring mee hebben?

Aan de minister vraagt hij hoe men die turbo-opleiders kan aanpakken? Zal men er de sociale inspectie op afsturen of de fraude of het zwartgeldcircuit dat daarin zou omgaan, aanpakken?

Hij heeft een aantal vragen over de actoren die op het terrein actief zijn. Jeroen Smeesters zei dat van de 87 erkende rij scholen er 70 procent actief is bij hun organisatie. Wil hij voor die leden zijn hand in het vuur steken en heeft hij een goed zicht op welke organisaties niet bonafide zijn of er de kantjes van aflopen? Hoe kan hij met die informatie terecht bij de overheid?

Hij vraagt aan Thomas Boumans hoeveel zelfstandige rijinstructeurs er actief zijn en in welke mate hij via zijn ledenbestand een zicht heeft op de bonafide en de malafide actoren.

Filip Boelaert zei dat hij niet te veel informatie kan geven over lopende juridische dossiers, maar er wordt gesproken over een dossier van 2016 dat geseponeerd is. In welke mate waren dat zeer ernstige feiten? Hij vraagt naar meer uitleg. Welke lessen men daaruit kan leren?

In België geldt in de drie gewesten een verschillende regeling. In Brussel en Wallonië is er een mogelijkheid om op korte termijn een rijbewijs te halen, een soort snelroute. Hij vraagt of de sprekers zicht hebben op de mate waarin er daardoor

een beweging is van Vlamingen die ervoor kiezen om in Brussel of in Wallonië hun rijbewijs te gaan halen.

Er komen sancties voor mensen die betrapt worden op fraude bij het afleggen van hun theoretisch rijbewijs. Die sancties bestaan al in Wallonië en Brussel. Tussen Wallonië en Brussel is een afspraak om de namen van diegenen die fraude plegen ook aan elkaar door te geven. Het lijkt hem aangewezen dat Vlaanderen met de andere gewesten een dergelijke afspraak zou maken om dat zogenaamd toerisme te vermijden.

Hij vraagt aan Jeroen Smeesters, in verband met de zelfstandige rijinstructeurs die in opdracht van de rij scholen bepaalde cursussen kunnen geven en attesten afgeven, in welke mate zijn leden controleren of die zelfstandige rijinstructeurs effectief hun job doen. Men moet weten of die mensen hun job gedaan hebben. Volgens Thomas Boumans is het zeer moeilijk tegen iemand die betaald heeft voor een bepaald lessenspakket te gaan zeggen dat die persoon niet voldoet en geen attest krijgt. Hij vraagt aan Jeroen Smeesters of hij voor Federdrive een rol ziet weggelegd en hoe hij staat tegenover de suggestie van Thomas Boumans om dan toch eerst een examen of een proef af te leggen voordat dat attest zou kunnen toegekend worden.

De centra voor basiseducatie bieden ook lessen aan. In welke mate overlegt de sector van de rij scholen met hen? Er is een tekort aan aanbod bij die centra voor basiseducatie. Aan de minister en Filip Boelaert vraagt Stijn Bex in hoeverre er overleg is met het Departement Onderwijs om te kijken hoe men daar extra ondersteuning zou kunnen bieden voor iedereen die graag een opleiding wil volgen om zijn theoretisch rijbewijs te behalen via de centra voor basiseducatie.

Hoeveel inspecteurs zijn momenteel actief op het terrein om al die wantoestanden te controleren? Wat is de evolutie van het aantal inspecteurs sinds Vlaanderen daarvoor bevoegd is geworden? Moeten er meer inspecteurs ingezet worden? Tot slot vraagt hij aan de minister hoe zich dat verhoudt tot de geplande informatisering van de processen.

1.3. Tussenkoms t van Paul Van Miert

Paul Van Miert zegt dat men er zich moet voor hoeden dat er een beeld ontstaat dat de sector in zijn geheel onderhevig zou zijn aan gesjoemel en niet koosjer gedrag. Het is niet fijn voor de mensen die het wel goed doen en zich wel aan de regels houden als zij zien dat er malafide collega's op een dergelijke manier in het daglicht komen.

Hij schrok toen Thomas Boumans zei dat hij wist dat er al een heel tijdje fraude was. Hij vraagt hem of hij daar dadelijk mee aan de slag is gegaan binnen zijn eigen organisaties of dat hij dit gemeld heeft aan de politie of de overheid.

Paul Van Miert richt zich vervolgens tot Steven Raes. Hij was verrast dat men op basis van zinsformuleringen een hele matrix kan uitwerken om dergelijke turboopleidingen aan te bieden. Het lijkt hem dat men toch op een vrij makkelijke manier, zeker in een gedigitaliseerde omgeving, een andere matrix kan uitwerken waardoor men het woordgebruik en dergelijke heel snel kan wisselen.

Hij heeft begrepen uit de uiteenzetting van Steven Raes dat hij vrij veel aan controle en monitoring doet en veel ervaring heeft met al die zaken. Hoe vaak per maand worden de medewerkers geconfronteerd met dergelijke zaken.

Steven Raes had het ook over de ervaringen van straffeloosheid die demotiverend werken. Hij heeft heel veel begrip voor zijn medewerkers als zij dat allemaal zien

gebeuren en er hiertegen weinig wordt opgetreden door politie en justitie. Maar hij heeft begrepen van Filip Boelaert dat er toch wat beweegt. Filip Boelaert kan daarover weinig informatie geven, waarvoor begrip. Dat zijn zaken die men niet altijd in de openbaarheid kan brengen. Toch hoopt hij op enige toelichting over de samenwerking met politie en justitie. Het zijn twee diensten die, zeker in deze coronatijd, onder een zware werklast gebukt gaan. Men mag er zeker van zijn dat mensen hier op een ernstige manier mee omgaan. Dat signaal moet er toch zijn. Fraude kan niet. Niet alleen moeten de mensen gestraft worden die daaraan meedoen, maar vooral moeten de jonge mensen die hun rijbewijs nog moeten behalen duidelijk ontmoedigd worden om die weg niet op te gaan. Het lijkt hem nu nog altijd makkelijk om het risico te nemen omdat er achteraf toch te weinig wordt bestraft.

Tot slot vraagt hij aan de minister, gelet op de instroom van die turbo-rij scholen vanuit Nederland, om te bekijken of overleg met Nederland nuttig kan zijn.

1.4. Tussenkoms t van Wim Verheyden

Wim Verheyden zegt dat verkeersveiligheid vaak aan bod komt in de commissie. Ook de opleiding is een belangrijke factor. Het is choquerend dat er malafide organisaties zijn die uit puur winstbejag helemaal niet begaan zijn met die verkeersveiligheid. De Panoreportage legde een aantal pijnpunten bloot, zoals fraude en misbruik door een minderheid van de rij scholen. Hij betreurt dat de zelfstandige rijinstructeurs gelijk werden gesteld met de frauderende rij scholen.

Hij ontving enkele kritische opmerkingen van zelfstandige rijinstructeurs die voorheen werkzaam waren bij rij scholen. Vaak moesten zij 10 tot 12 uren per dag werken. Zij pleiten voor maximum 8 uur per dag omdat op het einde van een lange werkdag de concentratie vermindert. Aan Jeroen Smeesters vraagt hij hoe men de instructeurs kwaliteit kan laten leveren en gemotiveerd houden. Lesgevers in de rij school die zelfstandig rijinstructeur willen worden, zouden hierin op allerlei manieren worden gehinderd door Federdrive en de overheid. Kunnen Federdrive, de minister en Filip Boelaert dit verklaren? Wat controleert de overheid momenteel bij de rij scholen? Bevorderen ze de verkeersveiligheid?

Aan Thomas Boumans vraagt Wim Verheyden of overleg met Nederland over de opleiding van rijinstructeurs niet is aangewezen.

De minister kondigde eerder aan dat ze zal inzetten op meer inspectie. Er zouden echter amper vier inspecteurs zijn voor alle rij scholen en opleidingscentra en ze hebben nog een veel uitgebreider takenpakket. Hij vraagt aan de minister en Filip Boelaert hoe men dan het aantal inspecties kan verhogen.

De digitalisering zal een stap vooruit zijn maar zal de fraude niet helemaal uit de wereld helpen. Zo kan een rij school nog steeds niet-gerezen lessen ingeven in een digitaal systeem. Hoe zal de minister de gaten in het systeem dichten?

1.5. Tussenkoms t van Mercedes Van Volcem

Mercedes Van Volcem wil het probleem eerder maatschappelijk kaderen. Door de turbo-opleidingen kent men op voorhand de antwoorden op de theorievragen. Volgens haar is een grondiger onderzoek nodig. De burgerlijkepartijstelling vindt ze een goede zaak. Een oplossing is de matrix aan vragen complexer te maken.

Elk examensysteem is fraudegevoelig. Een digitaal multiplechoicesysteem biedt volgens haar echter nog steeds de beste garantie tegen fraude. Ze verwijst ook naar de digitale examens die momenteel worden georganiseerd in het onderwijs.

Ze vraagt aan alle sprekers of Rijbewijs op School niet meer kan ingepland worden in het middelbaar onderwijs door in het laatste jaar minstens de theorielessen op te nemen in het curriculum? Zelfs als men zich niet als autobestuurder in het verkeer begeeft maar als bijvoorbeeld voetganger of fietser, is een goede verkeerskennis noodzakelijk. Dat hoeft daarom niet ten koste te gaan van de rijinstructeurs als zij de lessen zelf komen geven in de school.

Mercedes Van Volcem vindt het positief dat de attesten gedigitaliseerd worden.

Ze stelt vast dat fraude vooral ontstaat als onredelijkheid wordt ervaren. Daarom lijkt het haar nuttig om de organisatie van rijopleidingen en rijexamens in zijn geheel te herbekijken. De spreker geeft het voorbeeld van iemand die opnieuw het rijbewijs moet behalen maar die door de lange wachttijden bij de rijexamens veel langer moet wachten om examen te kunnen afleggen dan de duur van de gerechtelijke bestraffing. Dergelijke zaken wekken zeer veel wrevel op. Een rijbewijs betekent niet alleen vrijheid, maar is vaak ook onmisbaar om kinderen naar school en activiteiten te brengen of om een job te vinden. Het is een opstap naar sociale mobiliteit. De toegang om een rijbewijs te behalen zou op een superklantvriendelijke manier moeten verlopen. Ook de kostprijs is belangrijk. Wordt de fraude ook vooral vastgesteld bij mensen die geen Nederlands kunnen, vraagt ze.

Voor een grote reorganisatie van de rijexamens en rijschoolopleidingen vraagt ze suggesties van de sector.

Als er maar vier inspecteurs zijn, suggereert ze dat ze zich niet zouden bezighouden met het controleren van administratieve bijzaken maar met het controleren dat examens correct verlopen. Een systeem van mysterieshopping is een mogelijkheid.

1.6. Tussenkoms van Els Robeyns

Voor *Els Robeyns* is het duidelijk dat er serieuze gaten zitten in het systeem, dat dit door iedereen wordt erkend en dat bijkomende maatregelen nodig zijn. Het gaat dan om maatregelen van de overheid, de rij scholen, de examencentra en de rijinstructeurs. Het is belangrijk dat niet iedereen over dezelfde kam wordt geschorren als gevolg van een malafide minderheid. Als iemand zijn rijbewijs haalt, is het essentieel dat de bestuurder de wegcode kent.

Voor de spreker is het essentieel dat iedereen toegang heeft tot een rijbewijs zonder onoverkomelijke drempels, en al zeker geen financiële. Een belangrijke mogelijkheid om die drempel zo laag mogelijk te houden, is het onderwijs. Er werd van afgestapt en als alternatief is er de website www.rijbewijzer.be. Het lijkt haar zinvol om dit te evalueren en om na te gaan, in samenwerking met Onderwijs, of bepaalde vormingen opgenomen kunnen worden in het curriculum. Dat vindt ze beter dan een verplichte theorie cursus in te voeren wat de opleiding duurder maakt. Het klopt dat door zo'n verplichte theorie cursus de turbocursussen worden uitgeschakeld maar het verhoogt de drempel aanzienlijk.

Er zijn heel wat maatregelen gepland zoals digitalisering, samenwerking en controle. Zal dit voldoende zijn? Digitalisering zal de fraude verminderen maar nooit kunnen uitsluiten. Klopt het dat er slechts vier inspecteurs zijn die de rij scholen, de examencentra, de terugkomenten en de administratie moeten controleren? Hoe zal de minister de controle verhogen? Komen er bijvoorbeeld bijkomende krachten? Komt er controle op de kwaliteit van de rijopleidingen?

Zal de minister overleg plegen met haar Nederlandse collega-minister over de opleidingen daar?

Uit onderzoek van VAB blijkt dat de nood bij jongeren om snel een rijbewijs te halen. Een piste die circuleert is dat men na dertig uur rijles onmiddellijk het praktijkexamen zou kunnen afleggen. Komt men hiermee tegemoet aan die vraag van jongeren?

Tot slot is het gevoel van straffeloosheid een belangrijk element. Daarover is verder systematisch overleg met politie en justitie nodig.

1.7. Tussenkoms van Marino Keulen

Marino Keulen is het eens dat de zelfstandige rijinstructeurs niet met alle zonden van Israël overladen moeten worden. Hij vraagt aan Thomas Boumans waarom de zelfstandige rijinstructeurs zich niet organiseren als rijsschool zodat ze onder de inspectie vallen van het Departement MOW.

2. Antwoorden van de sprekers

2.1. Minister Lydia Peeters

Minister *Lydia Peeters* antwoordt eerst op de vraag waarom er geen verbod wordt opgelegd voor de turbo-opleidingen. Verbieden om een opleiding te organiseren is echter niet mogelijk. De sociale inspectie valt ook niet onder haar bevoegdheid. De examencentra hebben er ondertussen voor gezorgd dat er meer examenvragen zijn, dat de vragen at random worden gesteld en dat de vragen niet meer opgelost kunnen worden door de aangeleerde ezelbruggetjes.

Iedereen is het erover eens dat de fraude onaanvaardbaar is en kordaat moet worden aangepakt. Tegelijkertijd is de minister overtuigd dat er heel veel bonafide rijsscholen zijn. Welke maatregelen men ook voorziet, toch zullen er altijd zijn die achterpoortjes weten te vinden. Daarom moet er meer ingezet worden op controle. Ze benadrukt dat digitalisering, samenwerking – ook met justitie en politie – en sanctionering van essentieel belang zijn.

Op 5 maart 2021 keurde de Vlaamse Regering al principieel het fraudereglement goed. Dat geeft de examencentra de mogelijkheid om personen die betrapt worden op fraude tot een jaar uit te sluiten van examens. Dat zal zeker afschrikwekkend werken volgens de minister. Dat zal uiteraard niet voldoende zijn. Ook andere maatregelen zijn noodzakelijk.

Er werden door meerdere commissieleden vragen gesteld bij het aantal inspecteurs en de controle op de kwaliteit van de rijopleiding. Jeroen Smeesters maakte toch duidelijk dat hij al meermaals pittige inspecties had meegemaakt. Vier inspecteurs is niet veel maar de digitalisering zal het mogelijk maken om op grotere schaal te controleren. Het vervalsen van papieren documenten zal daardoor niet meer mogelijk zijn.

Het lijkt de minister moeilijk om met Nederland overleg te plegen om de rijinstructeurs op Nederlands grondgebied te houden. Ze verwijst naar de Europese Dienstenrichtlijn. Ook is niet elke Nederlandse rijinstructeur per definitie malafide. Uiteraard moet iedereen zich aan de wetgeving houden.

Op de vraag van Stijn Bex om namen van frauderende personen in andere gewesten door te geven, antwoordt de minister dat een goede samenwerking tussen de gewesten een goede zaak zou zijn. Ze zal nagaan in hoeverre dit, rekening houdende met de privacyregeling, mogelijk is.

De opmerkingen over de stageperiode van negen maanden hebben niet rechtstreeks te maken met de fraude. De minister gelooft wel in de directe toegang tot

het rijbewijs via het volgen van dertig uur rijles. Ze wil hier samen met de sector werk van maken in het belang van werkzoekenden. Om dezelfde reden is ze er voorstander van om de stagetijd op drie maanden te houden, te meer omdat men niet kan controleren of een stagetijd van negen maanden zal leiden tot meer praktijkervaring.

Om de wachttijden bij rij scholen te verminderen worden er meer examens georganiseerd voor rijlesgevers.

Rijbewijs op School werd in de vorige legislatuur 2014-2019 afgeschaft omwille van de kostprijs en omdat men door de modal shift jongeren niet wilde toeleiden naar de auto. Minister Lydia Peeters is bereid om met Ben Weyts, bevoegd voor Onderwijs, aan tafel te gaan zitten om meer aandacht te geven aan de rijopleiding op school. Het is laagdrempelig en goedkoop en zorgt ervoor dat iedereen een goede kennis heeft van het verkeersreglement. Ze wil dit ter harte nemen om ook na te gaan of dit een oplossing kan zijn voor de turbo-opleidingen die geen kennis van de wegcode bijbrengen.

2.2. Federdrive

Jeroen Smeesters had het over een kwaliteitslabel en de vraag hoe de rij school-sector fraude zo veel mogelijk kan tegengaan. *Stijn Bex* wil weten of er ook leden van Federdrive betrokken zijn bij de fraude. Tot op heden heeft hij daarvan geen aanwijzingen. Federdrive heeft een kwaliteitscharter waarin gestipuleerd staat dat wie zich niet schikt naar de wetgeving, zichzelf uit de federatie zet. Naar aanleiding van de Panoreportage zal Federdrive de leden opnieuw sensibiliseren.

Hij merkt op dat in het lager onderwijs en de eerste graad van het middelbaar onderwijs aandacht wordt besteed aan verkeersveiligheid. Daarna is dat minder aanwezig. Rijbewijs op School was een goed project omdat het een professionele opleiding was ter voorbereiding van het theorie-examen. Er werd echter vastgesteld dat velen na het slagen voor de theorie geen praktijkexamen aflegden en na meer dan drie jaar later tot de vaststelling kwamen dat ze opnieuw hun theorie-examen moesten afleggen. Dat loopt samen met andere vaststellingen van de Europese koepelorganisaties EFA. Zo start men later met het behalen van het rijbewijs. Redenen om een rijbewijs te halen zijn werk, gezin enzovoort. Dat vindt *Jeroen Smeesters* geen slechte evolutie. De grootste mortaliteit situeert zich tussen 18 en 24 jaar. Op 26 jaar bevindt men zich in een andere levensfase, heeft men meer verantwoordelijkheid enzovoort. Het sexy imago van de auto is dus deels weggefallen. In München heeft 30 procent van de min-30-jarigen geen rijbewijs.

De stagetijd werd destijds verlengd naar negen maanden. Een langere stagetijd is goed als die wordt gebruikt om iets te leren. Het attest na 20 uur rijles afschaffen en vervangen door een tussentijdse proef zal de fraude zeker verminderen. Hij kan alleen spreken als directeur van zijn rij school maar daar worden dergelijke attesten niet zomaar afgeleverd. Op de opmerking van *Wim Verheyden* dat rijinstructeurs vele uren moeten werken in de rij scholen, antwoordt hij dat er inderdaad hard wordt gewerkt om de achterstand van vier maanden als gevolg van de coronacrisis in te halen. Dat geldt ook voor de examencentra. Verder stelt hij dat goede rij scholen hun instructeurs zullen motiveren en hen de juiste pedagogische en didactische tools geven.

In verband met de represailles voor het aanklaarten van wantoestanden, zegt hij dat er namen waren die in verschillende dossiers terugkwamen. Hij heeft het over de periode 2016. Daar waren personen bij die zeer lelijke woorden gebruikten voor het westerse samenlevingsmodel. De journaliste die undercover ging, heeft gezegd dat zij op bepaalde momenten bang was. Er werden lesgevers gevraagd om

undercover te gaan werken bij de malafide rijsscholen maar die hebben dat uit angst voor hun leven geweigerd. Hij wil het niet dramatiseren maar er zitten figuren tussen waarbij veel vraagtekens kunnen worden geplaatst. Nederlandse collega's zijn verwonderd dat deze personen nog in België aan de slag zijn omdat ze in Nederland soms een beroepsverbod hebben gekregen.

Jeroen Smeesters bevestigt nogmaals dat de inspecteurs grondig hun werk doen. Dat was soms frustrerend omdat zijn rijsschool niet fraudeert maar dan opmerkingen krijgt omdat er bijvoorbeeld een handtekening of administratieve formaliteit ontbreekt. De inspecteurs deden ernstig hun werk en verdienen ondersteuning en aanmoediging. Er zal samengewerkt moeten worden met de politie. Het is pas de laatste tien jaar dat de zaken zijn achteruitgegaan.

Ter informatie zegt hij dat wanneer een zelfstandige rijinstructeur voor een rijsschool werkt, de leerling wordt ingeschreven in de rijsschool en dat daarna de zelfstandige rijinstructeur wordt gecontacteerd om de opleiding te geven. Deze werkwijze vormt geen enkel probleem. Dat gebeurt vaak. Het verschil zit hem dan niet in de kwaliteit van de opleiding maar in de administratieve procedure. De rijsscholen beschikken ook over de erkenningsprocedure maar de zelfstandige instructeurs voorlopig niet. Indien zij zich als rijsschool laten erkennen is dat geen probleem zolang ze aan de regels voldoen. Indien een lesgever van de rijsschool zelf een rijsschool wil starten, is dat mogelijk. Maar hij hoort dat er soms bottlenecks inzitten. Daar wil hij zeker over spreken.

Hij geeft Mercedes Van Volcem gelijk dat scholen meer moeten doen om de basisattitude rond verkeersveiligheid bij te spijkeren en om van de leerlingen heel bewuste weggebruikers te maken. Er moet gesproken worden over alcohol en drugs. Dat gebeurt ook in de rijsscholen, onder meer via het terugkommoment dat sterk op attitude is gericht. Ook in de theoriecursus wordt er in de rijsscholen aan competentieontwikkeling gedaan. De wegcode aanleren is echter een serieuze taak en het is niet zo eenvoudig om dat op een aangename manier te doen.

Niet alleen met de attesten voor twintig uur rijles wordt er gefraudeerd. De attesten voor theorie worden nog meer vervalst, en dat wist Federdrive ook niet. Dat komt omdat de turboscholen een link hebben met malafide rijsscholen.

Hij stelt ook vast dat rijsscholen die geschorst werden, opnieuw erkend worden. Deze personen hebben geen enkele integriteit. Daar valt niks tegen te beginnen. Dat is concurrentie waarvan men nooit kan winnen.

Hij is het eens met Els Robeyns dat de toegang tot het rijbewijs betaalbaar moet zijn. Hij hoort dat er mensen zijn die hun rijbewijs gaan afleggen in andere gewesten. Hij betreurt dat. In alle andere Europese landen is er een mogelijkheid om op een directe manier zijn rijbewijs te halen. Een opleiding direct gevolgd door een examen kan veel oplossen.

2.3. GOCA Vlaanderen

Steven Raes bevestigt dat GOCA Vlaanderen dergelijke turbocursussen bijwoont. Waarom? De overheid heeft geen enkele bevoegdheid met betrekking tot deze turboscholen. Er is geen enkele regelgeving die zegt waaraan de opleiding moet voldoen. De inspectie heeft ook geen bevoegdheid om dit te controleren. Daarom neemt GOCA Vlaanderen zelf dat initiatief.

In de eerste plaats wordt er alles aan gedaan om een tekst op te maken die peilt naar kennis en inzicht om te vermijden dat kandidaten slagen op basis van ezelsbruggetjes en andere trucs. Een zekere vorm van fraude bij het afleggen van examens of proberen te slagen op een snelle en makkelijke manier zal echter altijd

blijven bestaan. Daarom wil men weten hoe deze turboscholen te werk gaan. Zo kan men er eventueel op anticiperen.

Door het bijwonen van de turbocursussen weet GOCA Vlaanderen ook over welk materiaal zij beschikken. De turboscholen zijn niet in het bezit van de 1522 vragen maar gebruiken een 80- tot 100-tal vragen om de leerstof erin te pompen. Het gaat om een mix van echte examenvragen – gereproduceerd door deelname aan examens, eventueel gefilmd –, zelfgemaakte vragen en vragen van websites zoals www.weeswegwijs.be.

Er is momenteel een shuffle van vragen, antwoorden en foto's. Er wordt ook gewerkt met zogenaamde enemyvragen: gelijkaardige vragen die toch verschillend zijn. De lesgevers van die turboscholen leren ezelbruggetjes aan, maar deze zijn daarom ook niet altijd verkeerd als ze bijvoorbeeld nadien correct kunnen gebruikt worden in het verkeer. Bijvoorbeeld bij voorrangsborden: de dikke lijn heeft voorrang op de dunne lijn. Er worden uiteraard ook zelf analyses gedaan op de vragen. De vragen worden opgesteld door specialisten van GOCA Vlaanderen die de wegcode uitgebreid kennen en een kwalificatie hebben voor het opstellen van examenvragen (cito gecertificeerd). Er wordt ook veel informatie uitgewisseld met buitenlandse collega's. Eén van deze medewerkers zit in de specialised group van theorievragen binnen CIECA. De opgestelde vragen worden vooraf ook nog voorgelegd aan een college van hoofdexaminateurs. Deze staan dagelijks op het terrein en kennen de praktijk. Tot slot worden de vragen nog voorgelegd aan de Cel Rijopleiding en Vakbekwaamheid van het Departement MOW.

De gebruikte vragen worden regelmatig geanalyseerd, bijvoorbeeld of de score van bepaalde vragen afwijkt van het gemiddelde. Op basis hiervan gebeuren er bijstellingen.

Op de vraag hoe vaak men geconfronteerd wordt met fraude kan Steven Raes moeilijk antwoorden omdat er fraude is die niet gedetecteerd wordt. Bijna wekelijks zijn er fraudegevallen met documenten en één tot twee keer per maand zijn er fraudegevallen zoals persoonsverwisseling, een vals buitenlands rijbewijs, gebruik van camera's enzovoort.

Op de vraag van Mercedes Van Volcem over het taalgebruik van de deelnemers aan turbocursussen antwoordt Steven Raes dat het gaat om zowel deelnemers van allochtone afkomst die perfect Nederlands spreken als van niet-allochtone afkomst. De lesgevers zijn Nederlanders. Kandidaten die anderstalig zijn, maken namelijk gebruik van een tolk. Anderstalige kandidaten die frauderen maken gebruik van een camera en een oortje om de juiste antwoorden ingefluisterd te krijgen.

Sensibilisering naar de gehele maatschappij lijkt de spreker noodzakelijk. Persoonlijk vindt hij dat er ook een verantwoordelijkheid ligt bij de ouders om te verhinderen dat hun kinderen dergelijke cursussen – die een gevaar vormen voor de verkeersveiligheid – volgen.

2.4. BeZeR

Thomas Boumans is het eens dat ervaring uiterst belangrijk is. Zelfstandige instructeurs zetten in op de combinatie van leren autorijden onder vrije begeleiding en met professionele begeleiding. Deze combinatie werkt heel goed.

De zelfstandige rijinstructeurs kunnen zelf geen attesten uitreiken. Dat gebeurt via de rijnschool. Aan de instructeurs wordt gevraagd om van in het begin duidelijk te maken aan de leerling dat de gevolgde lessen met zelfstandige instructeurs, die niet verlopen via de rijnschool, niet in aanmerking komen voor een attest. Dat valt moeilijk uit te leggen.

De leden van BeZeR hebben er geen enkel probleem mee om gecontroleerd te worden. Dat kan het imago alleen maar ten goede komen.

Als men in de sector op de hoogte is van fraude, dan wordt dit aangegeven. Binnen de taskforce wordt dit besproken. Zo werd ook GOCA Vlaanderen op de hoogte gebracht dat door de lange wachttijden voor praktische rijexamens, er rijexamens op voorhand worden geboekt zonder dat er al een kandidaat is, en dit met het doel om dit examenmoment te verkopen zodat men sneller examen kan doen.

Thomas Boumans wordt soms ook opgebeld met de vraag om een attest te verkopen. Indien de naam gekend is, wordt dit doorgegeven aan het Departement MOW. Men ziet ook regelmatig lesgevers rondrijden met leswagens die nooit opgemerkt worden in de examencentra. Ook dat wordt doorgegeven.

Er werd gevraagd naar het verschil tussen de opleiding tot instructeur in Nederland en België. In Nederland kan men op vier maanden het brevet behalen. Examens worden online afgenomen op eender welk moment. De taskforce in Vlaanderen bekijkt een modernisering van de examens en de opleiding tot rijinstructeur. Momenteel zijn er in Vlaanderen bijvoorbeeld slechts vier examenmomenten.

Een ander verschil met Nederland is dat een zelfstandig instructeur in Vlaanderen al minimum drie jaar moet beschikken over een brevet III als instructeur theorie voor hij een rijnschool kan starten. In Nederland bestaan dergelijke wachttijden niet. Een rijnschooldirecteur bestaat daar niet meer. Bovendien moet men in Vlaanderen nog een extra examen afleggen. In Nederland moet men ook minder stage-uren volgen. Of men het systeem moet afstemmen op het Nederlands systeem is misschien te kort door de bocht. Het gaat tenslotte om verkeersveiligheid. De Europese Dienstenrichtlijn laat echter niet toe om Nederlandse instructeurs te verbieden in Vlaanderen les te geven. Deze verschillen voelen echter heel onrechtvaardig aan.

Het voorstel om theorielessen te geven op school, zou de theorie-instructeurs heel blij maken.

Er wordt binnen de taskforce nagedacht over de vernieuwing van de opleiding tot rijinstructeur. Thomas Boumans hamert erop dat men hierbij niet alleen moet focussen op personen die in dienstverband willen werken bij een rijnschool. Door de vergrijzing zullen er veel nieuwe nodig zijn. Oudere werknemers die een carrière-switch willen maken en een rijnschool willen starten, haken af omdat ze vier jaar zullen moeten wachten vooraleer dit kan.

Op de vraag van Marino Keulen waarom de zelfstandige rijinstructeurs zich niet in regel stellen met het Departement MOW, antwoordt hij vooreerst dat rijnscholen en zelfstandige rijinstructeurs mekaar nodig hebben en goed samenwerken. Maar zelfstandige rijinstructeurs vinden een goede balans tussen werk en privé belangrijk. Dat is moeilijker te vinden bij erkende rijnscholen. Ze hebben ook meer persoonlijk contact met de ouders van de leerling-bestuurders waardoor beter op de attitude kan worden gewerkt.

Verder is de huidige wetgeving gemaakt op maat van de grote rijnscholen. Zelfstandige rijinstructeurs die vooraf aangeven dat ze een rijnschool willen starten, vinden moeilijk een stageplaats. Daarbij stelt hij zich vragen. Verder is er de wachttijd van vier jaar.

De vraag kan ook gesteld worden wat een rijinstructeur met een brevet van rijnschooldirecteur kan doen als hij alleen les wil geven. Men wordt verplicht om een kantoor open te houden, er moet een leslokaal zijn enzovoort. Het ophalen van leerlingen is niet toegestaan, wat zelfstandige rijinstructeurs net willen behouden

omwille van het contact met de ouders. Daarmee wil hij niet gezegd hebben dat rijscholen hun werk niet goed doen. Hij vraagt dat de regels worden afgestemd op de realiteit en haalbaar zijn. Dat houdt zelfstandige rijinstructeurs momenteel tegen om zich te organiseren als rijschool.

2.5. Departement MOW

Filip Boelaert zegt ter informatie dat Rijbewijs op School niet werd gegeven tijdens de lesuren maar op woensdagnamiddag en buiten het curriculum. Indien men dit wil integreren in het curriculum moet dat via de eindtermen. Dat is een andere discussie.

De directe weg is al mogelijk in de andere gewesten en in andere landen. Wellicht is het ook in Vlaanderen mogelijk. Het belangrijkste is de verkeersveiligheid en dat de opleiding leidt tot kwaliteitsvolle chauffeurs.

De reden waarom het dossier uit 2016 waarnaar Stijn Bex verwees, is geseponeerd, is niet gekend.

Het klopt dat de Centra voor Basiseducatie theoretische rijlessen aanbieden maar de spreker heeft geen weet van een capaciteitsprobleem. Er wordt wel overlegd over de manier van lesgeven aan Nederlandsonkundigen.

Een van de redenen van de toekomstige digitalisering is om de inspecties efficiënter te maken. Momenteel worden rijscholen voor inspectie willekeurig uitgekozen. Op basis van data-analyse kan men veel gericht controleren.

Er is overleg met Nederland, onder meer via de Benelux-samenwerking, maar ook met de andere regio's.

Wat de samenwerking met politie en justitie betreft, wordt het Departement MOW bijvoorbeeld soms gecontacteerd met vragen om informatie. Meer uitleg kan hij hierover niet geven op uitdrukkelijke vraag van politie en justitie.

Er wordt al een hele tijd overlegd binnen de taskforce over het verbeteren van de samenwerking met de zelfstandige rijinstructeurs en om te komen tot een level playing field. Het is moeilijk om de juiste tussenweg te vinden om alle partijen (Federdrive, BeZeR en VAB) op één lijn te krijgen. Dat zal aan bod blijven komen binnen de taskforce.

Er zijn deels controles op de administratie maar die hebben tot doel dat een inhoudelijke regel die zijn belang heeft, wordt gevolgd. Verder wordt er gecontroleerd op de gebruikte lesvoertuigen en de leslocaties.

Digitalisering zal niet alle fraude wegnemen. Fraude is niet eigen aan de sector maar een algemeen maatschappelijk fenomeen. Het is de taak van de overheid om dit zoveel mogelijk te voorkomen.

De rijopleiding wordt herbekeken. Daartoe werd een opdracht in de markt gezet. Een evaluatie wordt verwacht in de loop van 2022. Dat zal verder besproken worden binnen de taskforce.

Er is regelmatig overleg met de federale overheid. Er wordt informatie uitgewisseld over fraude en problemen.

2.6. Bijkomende opmerkingen van Federdrive

Jeroen Smeesters dacht dat de hoorzitting over fraude en de aanpak ervan handelde. *Thomas Boumans* heeft dat afgeleid naar de organisatie van de sector. Hij herinnert eraan dat er in Nederland een groei was van 4500 naar 14.500 rij scholen. Als men in Vlaanderen de normen naar beneden wil halen, moet men zich voorbereiden op een Nederlands scenario. Hij wijst erop dat er nog een verschil is met Nederland: de rij scholen leveren daar geen attesten af maar leiden alleen leerlingen op. Door de invoering van de Europese Dienstenrichtlijn zijn er andere actoren, die aan minder regels onderworpen zijn, op de Vlaamse markt gekomen en is het fout gelopen. Een erkenning van een rij school heeft te maken met procedures en het bewijzen van competenties en de controle hierop. Federdrive is niet tegen een vergroting van de sector zolang het niet ten koste gaat van kwaliteit en controle. Er bestaan vele eenpersoonsrij scholen.

3. Replieken

Marino Keulen vraagt hoe men visueel het verschil kan zien tussen een zelfstandig rij instructeur en een erkende rij school?

Stijn Bex stelt vast dat de hoorzitting zowel gaat over de hervorming van de rijopleiding als over de aanpak van de fraudegevallen.

Hij is door de hoorzitting niet gerustgesteld en nog meer verontrust. *Jeroen Smeesters* stelt bijvoorbeeld dat er rij scholen worden erkend waarvan geweten is dat er malafide personen achter zitten. Aan de minister en *Filip Boelaert* vraagt hij hoe men kan vermijden dat dergelijke personen opnieuw aan de slag kunnen.

Lode Ceysens zegt dat de kern van het probleem is dat men erkent dat men machteloos staat tegen de turboscholen. Er moet een initiatief genomen worden. Hij verwijst naar het kwaliteitslabel waarvoor hij al eerder pleitte. Dat is maar een idee.

Het voorbeeld van een grootstad als München met veel openbaar vervoer is niet representatief voor Vlaanderen waar men nog vaak aangewezen is op de auto. Men moet ervoor zorgen dat men niet de keuze moet maken tussen enerzijds snel een rijbewijs afleveren aan iemand die dit nodig heeft voor zijn job, wetende dat de persoon ervaring mist, en anderzijds of men moet zeggen dat men maar eerder hieraan had moeten denken en de job mag vergeten. Daarom moet men jongeren bewust maken dat ze tijdig een rijbewijs moeten halen. Rijbewijs op School was voor iedereen toegankelijk. Hij denkt dat men hier terug moet op inzetten, eventueel in een andere vorm.

4. Antwoorden

Filip Boelaert waarschuwt ervoor de indruk te wekken dat rij scholen onveilig zijn. De inspecteurs hebben zich nog niet bedreigd gevoeld bij controles. Mocht dat zo zijn dan zullen ze met twee controleren. De veiligheid van de inspecteurs gaat voor.

Hij vindt ook dat men twee debatten niet mag vermengen. De malafide bedrijven bieden lessen aan. Het gaat om een vrij initiatief dat men niet kan tegenhouden en waarop weinig controle mogelijk is. Een rij school daarentegen is iets geheel anders. Tegen malafide rij scholen zal onmiddellijk een klacht worden ingediend met burgerlijke partijstelling.

Jeroen Smeesters zegt dat Federdrive Rijbewijs op School een goed project vond waaraan werd meegewerkt. Maar hij stelt vast dat jongeren kiezen om later te starten met het behalen van hun rijbewijs.

Het is in de sector geweten wie de malafide personen zijn. Federdrive kan geen onderzoeksdaden stellen. Hij is niet belaagd geweest maar de uitlatingen op internet getuigen van weinig scrupules. Ook de reportagemakers van Pano bekenden dat ze zich niet op hun gemak voelden. Federdrive wil in de toekomst een actievere rol spelen en meer contact opnemen met het Departement MOW om mogelijks malafide zaken te signaleren, zonder iemand valselijk te beschuldigen.

Op de vraag van Marino Keulen over hoe men een zelfstandige rijinstructeur visueel kan herkennen, antwoordt *Thomas Boumans* dat zelfstandige rijinstructeurs een eigen dakbord hebben, dat gewisseld wordt met het dakbord van de rijnschool indien zij voor rekening van de rijnschool werken.

Jeroen Smeesters voegt daaraan toe dat het woord rijnschool een beschermd term is. Daarnaast is er het erkenningsnummer dat geplaatst wordt naast de term rijnschool.

Bart CLAES,
voorzitter

Mercedes VAN VOLCEM,
verslaggever

Gebruikte afkortingen

API	application programming interface
BeZeR	Beroepsvereniging Zelfstandige Rijninstructeurs
CIECA	International Commission for Driver Testing (historische benaming = Commission Internationale des examens de conduite automobile)
EFA	European Driving Schools Association
EG	Europese Gemeenschap
FBAA	Federatie van de Belgische Autobus- en Autocarondernemingen en van Reisorganisatoren
FOD	Federale Overheidsdienst
GOCA	Groepering van Erkende Ondernemingen voor Autokeuring en Rijbewijs
kmo	kleine of middelgrote onderneming (meervoud = kmo's: kleine en middelgrote ondernemingen)
MORA	Mobiliteitsraad van Vlaanderen
MOW	Mobiliteit en Openbare Werken (beleidsdomein van de Vlaamse overheid)
pv	proces-verbaal
ROV	regionaal objectiveerbaar verschil
SFTL	Sociaal Fonds Transport en Logistiek
SSL	Secure Sockets Layer
VAB	Vlaamse Automobilistenbond
VDAB	Vlaamse Dienst voor Arbeidsbemiddeling en Beroepsopleiding
VSV	Vlaamse Stichting Verkeerskunde