

**26-03-2015**

## **Vergadering Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken**

**Voorzitter: mevrouw Lies Jans**

### **Vraag om uitleg van Renaat Landuyt aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het tweede rijexamen voor beginnende chauffeurs - 1566 (2014-2015)**

**De voorzitter:** De heer Landuyt heeft het woord.

**De heer Renaat Landuyt (sp-a):** Voorzitter, ik wil u bedanken voor het ontvankelijk verklaren van mijn vraag om uitleg.

Minister, net voor het vorige weekend verklaarde u in de media dat u een verplichte terugkomdag wil invoeren voor beginnende chauffeurs. Niet alleen als u over toerisme spreekt, ben ik aandachtig, maar ook als u het over verkeer hebt. Dat heeft te maken met mijn vroegere verantwoordelijkheden.

U zou voorstellen om een soort tweede rijexamen in te voeren, nadat de chauffeur 2000 tot 3000 kilometer heeft afgelegd. Die terugkomdag zou een soort verplichting zijn. Dat brengt me bij mijn dubbele zorg. Ik ben destijds bezig geweest met de reglementering van het rijexamen en de rijopleiding. De regering van toen wilde de mensen kosten besparen. Nu zitten we in een andere context, waarin men nog wil besparen, maar niet meer op de kosten die de mensen zelf moeten dragen. Dat was samen met de toenmalige liberalen. We vroegen ons af of we er niet konden voor zorgen dat de dienstverlening van de overheid zo goedkoop mogelijk was voor de mensen zelf.

Ook de verkeersproblematiek bekeken we vanuit twee invalshoeken. De eerste en belangrijkste was de verkeersveiligheid. Bij elke maatregel die we invoerden, maakten we de analyse: zijn we hier een verplichte kost aan het realiseren of niet? Het was belangrijk om die analyse te maken omdat de context waarin rijexamens worden afgelegd en waarin rijopleidingen gebeuren, die van een soort oligopolie is. Dat is een groep van firma's die, wat men zou kunnen omschrijven als een overheidstaak, uitvoert volgens de prijs die de overheid bepaalt na technisch advies van die firma's zelf. Ik herinner me moeilijke debatten met die mensen om dat evenwicht te vinden, om de mensen niet onnodig naar een rijnschool te sturen, zonder afbreuk te doen aan de kwaliteit en zeker aan de veiligheid van het rijden. Mensen terugsturen naar het privé-examen centrum wilden we niet veralgemenen; we wilden wel secuur nagaan welke doelgroep we moesten aanpakken.

Minister, we kunnen uw bekommernis om de verkeersveiligheid ondersteunen. Dat staat buiten kijf. We vragen ons toch af, voor zover we het hebben begrepen, of dit niet impliceert dat het alle jongeren en dus ook hun ouders verplicht om nog eens langs de kassa van de examen centra te passeren.

Minister, impliceert uw voorstel een twijfel over de kwaliteit van het huidige rijexamen? Zo ja, waarop is die dan gebaseerd?

Op wiens initiatief hebt u dit voorstel gelanceerd? Die vraag moet u niet persoonlijk nemen. Ik wil juist kijken van waar de suggestie komt. Ik wil u in alle openheid en sympathie wijzen op bepaalde lobbygroepen, die zich rond de minister nestelen.

Dat heb ik ook gemerkt bij mijn directe opvolger destijds. Hij heette Schouppe. Het kwam soms over bij de mensen alsof ze meer moesten betalen voor hetzelfde, in het kader van de rijopleiding. Het ligt zeer gevoelig.

Hoe ziet u dit praktisch? Wordt het kilometercriterium van 2000 of 3000 kilometer gekoppeld aan de wagen van de jongere? Of houdt u rekening met het feit dat niet elke jongere over een eigen wagen beschikt? Wilt u een kilometerteller plaatsen? Of hoe ziet u dat?

Geldt de terugkomdag enkel voor de houders van het rijbewijs B, dan wel voor alle rijbewijzen? Hoeveel zou de invoering van een terugkomdag kosten? Zit de kost van de terugkomdag reeds verrekend in de kost van het eerste examen?

Misschien de kernvraag: riskeert u niet een grote groep voorzichtige beginnende chauffeurs te stigmatiseren en financieel te sanctioneren? We hebben de regels aangepast. Wie binnen de twee jaar fouten maakt, wordt gesanctioneerd, met de verplichting om opnieuw examens af te leggen. Het doel was om de juiste groep jongeren te benaderen, en niet de hele groep jongeren te veroordelen als mensen die onvoorzichtig rijden. We hebben destijds zeer doelgerichte reglementering opgesteld.

Hoeveel kost het verwerven van een rijbewijs via de rij scholen nu reeds gemiddeld? Toen de regering de kosten voor de mensen wou verlagen, hadden we voor dezelfde kwaliteit de gemiddelde kost herleid van meer dan 1000 euro per jongere naar ongeveer 600 euro. Ik weet niet of we nog altijd dat niveau halen.

Indien de terugkomdag wordt ingevoerd, zijn de verzekeringsmaatschappijen dan bereid om een lagere verzekeringspremie in te voeren voor de jongeren die hiervoor slagen? In welke zin kunnen er positieve verbanden worden gelegd met de verzekeringssector, die de zaken financieel benadert?

Wat zijn de implicaties voor de geldigheid van de rijbewijzen die worden afgeleverd na het eerste examen? Zullen die rijbewijzen dan een beperkte geldigheid hebben? Mogen jongeren die niet slagen op de terugkomdag niet langer een auto besturen? Mag iemand die slaagt voor het eerste rijexamen al in het buitenland rijden? Voorziet de Europese Rijbewijsrichtlijn in een mogelijkheid voor het opleggen aan nationale onderdanen van een terugkomdag? Of moet je dat opleggen aan iedereen die op het grondgebied rijdt? Worden ook de houders van een Europees rijbewijs, die nog geen 3000 kilometer hebben gereden, verplicht om deel te nemen aan het terugkomexamen?

**De voorzitter:** De heer Ceyskens heeft het woord.

**De heer Lode Ceyskens (CD&V):** Het rijexamen is natuurlijk de controle op de rijopleiding. Een goed rijexamen moet garanderen dat er een grondige controle is op de rijopleiding, en de rijopleiding samen met het rijexamen moeten ervoor zorgen dat we jonge mensen opleiden tot chauffeurs die zich op een veilige manier in het verkeer kunnen begeven. Rijexamen en rijopleiding moeten dan ook niet los staan van elkaar.

Mijnheer Landuyt, dat de rijopleiding en het rijexamen betaalbaar moeten zijn en blijven, staat ook voor ons buiten kijf. Het rijbewijs moet toegankelijk zijn voor iedereen, het mag zeker niet bijna elitair worden om het te kunnen halen. Toch denk ik dat we geen

voornaam moeten doen op het debat, door enkel te focussen op de betaalbaarheid van de rijopleiding en het rijexamen. We moeten het in eerste instantie over de kwaliteit hebben, en achteraf het debat voeren hoe we het betaalbaar maken.

U hebt zelf verwezen naar de hervorming van de rijopleiding in 2006. Ik herinner me de kritiek van Touring toen dat er enkel was gekeken naar betaalbaarheid en dat er niet was gekeken naar de kwaliteit. Een tweede punt van kritiek was dat de rijopleiding werd hervormd zonder dat het rijexamen was hervormd, of zonder dat men wist waar het rijexamen naartoe ging. Men hervormde dus de rijopleiding zonder te weten met welke doelstellingen.

In 2011 bleek nogmaals uit cijfers dat België het enige West-Europese land was met zo veel jonge verkeersdoden. Dat was erg alarmerende berichtgeving. Ik verwijs tot slot naar het debat van vorige week, over het feit dat het aantal verkeersdoden in Vlaanderen in 2014 weer was gestegen. Ik heb toen meerdere malen gehoord, over de partijgrenzen heen, dat er maatregelen moesten worden genomen. En dat we ook maatregelen moeten durven te nemen die op sommige momenten misschien ingaan tegen 'de cultuur van een Vlaming achter het stuur'. Men neemt het niet met alle regels even nauw en gaat ervan uit dat men kan rijden. Ook daarvoor moet men maatregelen durven te nemen.

Ik houd een warm pleidooi om eerst het debat te voeren over de kwaliteit van de rijopleiding en het rijexamen. Minister, ik herhaal mijn vraag die ik heb gesteld bij de bespreking van de beleidsnota. Kunt u het parlement betrekken bij de hervorming van de belangrijke rijopleiding? Hoe betaalbaar een rijopleiding of rijexamen ook zijn, als die er niet toe leiden dat we jonge chauffeurs opleiden tot veilige chauffeurs, is elke euro die erin wordt geïnvesteerd, weggesmeten geld.

**De voorzitter:** De heer Parys heeft het woord.

**De heer Lorin Parys (N-VA):** Ik heb enkele interessante opmerkingen gehoord van de heer Ceyssens. Mijnheer Landuyt, uiteraard is de prijs één uitgangspunt, en dat houden we. Maar we voeren er een uitgangspunt aan toe, en dat is de verkeersveiligheid. Ik ben toch heel verrast over uw stelling, mijnheer Landuyt, dat de hoofdvraag is of we niet een aantal jonge chauffeurs dreigen te stigmatiseren. Dat verbaast me erg. Ik heb een grafiek bij van de jonge chauffeurs en het aantal verkeersdoden per honderdduizend inwoners. Iedereen kan zien dat vanaf het moment dat iemand zijn rijbewijs haalt, van 20 tot 29 jaar, het aantal verkeersdoden exponentieel stijgt. Ik ben heel blij als we ervoor kunnen zorgen, met een zeker stigma dat op feiten is gebaseerd, dat er minder mensen in het verkeer sterven. Daar is het toch om te doen. Ik vind het heel bizar dat u die vraag stelt als u weet dat die cijfers bestaan.

U verwijst er zelf naar, mijnheer Landuyt, dat u deze bevoegdheid hebt gehad in 2005. Ik citeer wat u toen zei in de Senaat: "De versnelde rijopleiding wordt vervangen door een korte en intensieve opstart, met een professionele instructeur van de rij school, gevolgd door een periode rijden onder begeleiding en een periode rijbewijs op proef van één jaar."

Dat zijn zaken die nooit geïmplementeerd zijn, hoewel hij, toen zijn collega Flor Koninckx vroeg wanneer dat zou komen, antwoordde: "We doen er alles aan om het systeem volgend jaar in september in te voeren."

Als ik dan kijk naar de hervorming die toen is ingevoerd, zien we dat de VAB daar een bevraging over heeft georganiseerd bij zijn leden en dat die "een totale mislukking" werd genoemd – ik citeer uit een Belgabericht van toen.

Natuurlijk is de prijs voor iedereen een aandachtspunt in deze discussie. We moeten doen zoals collega Ceyssens zegt: verkeersveiligheid én prijs als uitgangspunten nemen. Bij de hervorming in 2005 is er inderdaad een kans gemist om het examen te hervormen en te focussen op die hogere rijvaardigheden. Vandaag is het examen niet meer aangepast aan het feit dat je net veel winst kan boeken in het aantal verkeersdoden op onze wegen door die hogere rijvaardigheden te testen.

Ik wil ervoor pleiten dat de minister in zijn voorstellen – ik vind trouwens dat wij als commissie en als parlement ook onze stem daarin moeten laten horen – verkeersveiligheid als uitgangspunt neemt, dat hij het aspect prijs uiteraard ook goed in de gaten houdt, en dat we ook onze tijd nemen, zij het met gezwinde spoed, om dit belangrijke project tot een einde te brengen. De minister heeft al gezegd dat hij er op het einde van het jaar mee komt. Wij moeten ervoor zorgen dat wij ook als commissie klaar zijn om aan die discussie deel te nemen. We moeten ervoor zorgen dat verkeersveiligheid vooropstaat en dat de prijs uiteraard ook een belangrijk aandachtspunt blijft in deze discussie.

**De voorzitter:** De heer De Clercq heeft het woord.

**De heer Mathias De Clercq (Open Vld):** Er zijn al veel boeiende vragen gesteld door de collega's. Ik voel aan dat de minister er echt wel werk van wil maken en verkeersveiligheid hoog in het vaandel draagt. We hebben het daar ook in de plenaire vergadering al een aantal keer over gehad.

Ik heb nog een concrete vraag over de timing. Ik heb wat contacten gehad met mensen uit de sector, die mij meegaven dat die timing misschien in het gedrang komt. Daarom wil ik het ook eens aan u vragen, minister. U hebt al een aantal aankondigingen gedaan, maar het is relevant dat we op een gegeven moment ook tot implementatie kunnen overgaan. De timing die naar voren was geschoven, was eind dit jaar. Ik hoor echter hier en daar dat die misschien niet gehaald zou worden. Acht u de timing nog haalbaar, minister?

Wat het inhoudelijke aspect betreft, denk ik ook dat de kwaliteit absoluut dient te primeren. Het idee om na een rijopleiding terug te komen, is heel interessant, net als die gefaseerde aanpak. Je ziet ook in het buitenland, onder andere in Oostenrijk, dat daar echt goede resultaten worden geboekt. Uiteraard zal de betaalbaarheid mee in rekening worden gebracht, maar in dezen moet de kwaliteit vooropstaan.

**De voorzitter:** Mevrouw Brouwers heeft het woord.

**Mevrouw Karin Brouwers (CD&V):** Ik moet de heer Landuyt proficiat wensen met het trucje dat hij heeft uitgehaald om deze vraag erdoor te krijgen. Ik heb op 19 februari namelijk een zeer gelijkaardige vraag ingediend over de rijopleiding, waarin ik onder meer vroeg naar de stand van zaken in verband met het Huis voor de Verkeersveiligheid, de concrete planning in verband met de rijopleiding enzovoort. Ik heb die vraag dan omgevormd tot een schriftelijke vraag op 4 maart en wacht nog vol spanning op het antwoord, dat ik in de komende weken van de minister hoop te krijgen.

**De voorzitter:** Minister Weyts heeft het woord.

**Minister Ben Weyts:** Collega's, we hebben de discussie vorige week al uitvoerig gevoerd in deze commissie. Wij werken inderdaad aan een Vlaams Verkeersveiligheidsplan, en de hervorming van de rijopleiding vormt daar één element van. Waarom die rijopleiding? Eenvoudigweg omdat je nog altijd vaststelt dat in de

leeftijdscategorie 18 tot 24 jaar het verkeer de grootste killer is, zeker bij jongens. Dat is de enige leeftijdscategorie waar zich dat voordoet. Ik vind dat al een eerste inspiratie.

Een tweede inspiratie – u mag het gerust een lobbygroep noemen – komt voort uit de aanbevelingen van de Vlaamse Conferentie Regionalisering Verkeersveiligheid, waar de brede verkeersveiligheidssector in vertegenwoordigd was. Daar werd een sterk pleidooi gehouden voor een gefaseerde rijopleiding. Men deed ook de aanbeveling om het theorie- en praktijkexamen te heroriënteren en ook de hogere ordevaardigheden te implementeren en te laten aansluiten op de gefaseerde rijopleiding, door uit te gaan van hetzelfde curriculum en een gefaseerde opbouw met tijdstippen en inhoud, aansluitend bij de fases van de rijopleiding. Dat heeft vervolgens ook zijn vertaling gekregen in zowel het regeerakkoord als de beleidsnota, waarover we hier uitvoerig gediscussieerd hebben.

Het uitgangspunt, de wetenschappelijke onderbouw van een en ander, is de GDE-matrix, die staat voor Goals for Driver Education. Daarbij brengt men in een soort raster of tabel allerlei zaken aan, gebaseerd op de kennis over de oorzaken van het hoge ongevalsrisico bij jonge beginnende automobilisten. In de rijen van de matrix staan de verschillende niveaus waarop de verkeerstaak wordt uitgevoerd. In de kolommen staan de essentiële factoren die de kwaliteit van automobilisten bepalen.

De GDE-matrix wordt in Europa steeds meer gebruikt, vooral in de Scandinavische landen. In die landen, die toch ook een voortrekkersrol spelen op het vlak van verkeersveiligheid, is die GDE-matrix sterk ingeburgerd. Traditionele rijopleidingen en wijzen van examineren beperken zich vandaag tot zogenoemde basispakketten, de lagereordevaardigheden, namelijk enerzijds de kennis van de wegcode en anderzijds het kunnen beheersen van het voertuig. Dat blijkt niet voldoende te zijn.

Op basis van die GDE-matrix komen we tot andere inzichten en vaardigheden en de definities daarvan. Het doel van de organisatie van rijexamens, zowel theorie als praktijk, is meer dan ooit de bevordering van de verkeersveiligheid eerder dan de prijsbekommernis die u uitte. Validatiemomenten tijdens en na de opleiding openen de poort naar de opbouw van een levenslange ervaring en willen de overgang in zo veilig mogelijke omstandigheden laten verlopen. De terugkomdag maakt daarvan deel uit.

Over hoe je die organiseert, is de discussie lopende. Dat heb ik verleden week gezegd in het kader van de discussie over de werkgroep Rijopleiding. Een terugkomdag kan twee verschillende vormen aannemen: een terugkomdag als onderdeel van het leertraject vóór het rijbewijs en een postrijbewijstraining. Dat is een verschil. Daarover is de discussie lopende. We kunnen in de werkgroep Rijopleiding met concrete voorstellen komen. Finaal blijft de timing gehandhaafd om begin dit jaar met een concreet voorstel te komen. Of we dan al in de omzetting, in de regelgeving zitten, kan ik niet zeggen.

Ik heb verleden week duidelijk gezegd dat we op drie sporen werken, zonder chronologisch te gaan. Er is één spoor waarbij je geen regelgevende handelingen moet treffen. Een concreet voorbeeld is de aanpassing van de vaardigheden voor het verkrijgen van een rijbewijs B. Daarover hebben we al een overeenstemming gevonden. Deze maand wordt dat al concreet in de praktijk gebracht. Daarbij worden hogereordevaardigheden al aangeleerd en getest in het kader van het behalen van het rijbewijs B. Naast de klassieke vaardigheden als besturen van het voertuig en kennis van de wegcode, gaat het concreet over hogereordevaardigheden zoals risicoperceptie, een voertuig kunnen besturen in gewijzigde verkeersomstandigheden, sociaal rijgedrag, waarover we verleden week al discussie hebben gevoerd. Dat is één spoor.

Het tweede spoor gaat over de initiatieven die we kunnen nemen met een beperkt regelgevend ingrijpen, bijvoorbeeld via besluiten of directieven.

Het derde spoor is het decretale spoor. We hebben gezegd dat we tegelijkertijd op de drie sporen werken. We wachten niet tot het ene is afgerond om aan het andere te beginnen.

Aan de praktische invulling van een postrijbewijstraining of het andere alternatief moet er inderdaad nog worden gewerkt. Waarop baseren we ons daar? Er is wel al wat werk gebeurd. Er is het Advanced-project en het NovEV-project.

Het Advanced-project heeft in een eerste periode een overzicht en analyse gemaakt heeft van de bestaande postrijbewijsprogramma's die op vrijwillige basis worden georganiseerd. Men heeft die geanalyseerd. Bij de aanbevelingen tot verbetering van die programma's werd nogal de nadruk gelegd op het belang van het vermijden van overschatting en overdreven zelfzekerheid bij de deelnemers.

Het doel dat we met een dergelijke postrijbewijstraining willen bereiken, ligt dan ook in het verlengde van wat het Advanced-project daarover aanbeveelt. Het eerste doel is het verhogen van het besef omtrent risico's en wel op alle vier niveaus van het rijgedrag: voertuigbeheersing, beheersen van verkeerssituaties, omgevingsfactoren bij het rijden en het effect ervan kunnen inschatten, waarden en attitudes in het algemeen en hoe die het rijgedrag beïnvloeden. Het tweede doel is het ontwikkelen van het zelfbewustzijn bij beginnende bestuurders en het in staat zijn om de eigen sterktes en zwaktes voldoende te kunnen inschatten. Het derde doel is de uitwisseling van ervaring onder groepsgenoten in een lerende omgeving. Het laatste doel ten slotte, is het ontwikkelen van nieuwe veilige strategieën voor het eigen rijden, bijvoorbeeld veilige afstanden, de relatie tot de passagiers enzovoort.

Het NovEV-project was meer gericht op het opdoen van ervaring met en een effectmeting van een postrijbewijstraining. In een aantal landen, onder andere Nederland, Frankrijk en Spanje, werden programma's opgezet met een voor- en na-evaluatie. Er was een groep die de opleiding genoot en een controlegroep die de opleiding niet genoot. Over het algemeen werden een aantal significante verbeteringen vastgesteld, vooral op het vlak van risicoperceptie, het zelfgerapporteerd rijgedrag en kennis. Bij diegenen die effectief aan de opleiding hadden deelgenomen, was er een significante verbetering op al die criteria.

U vroeg voor welke rijbewijzen dat dan wordt beoogd.

De gefaseerde evaluatie en/of het aanbod van een postrijbewijstraining zal in eerste instantie enkel voor rijbewijs categorie B worden ingevoerd. Op basis van een evaluatie kunnen we kijken welke stappen we verder ondernemen. De praktische uitwerking moet nog gebeuren. Ik kan nu dus nog niet zeggen wat de werkelijke en/of door de kandidaat te dragen kost zal zijn. In dit verband wil ik er toch op wijzen dat de kostprijs van sommige examens reeds heel lang niet meer verhoogd en zelfs niet geïndexeerd werd. De vraag is ook wat de prijs voor verkeersveiligheid is. Wat is de prijs voor het verminderen van het aantal verkeersdoden dat piekt?

U vroeg naar de gemiddelde prijs voor het behalen van een rijbewijs. Dat hangt ervan af. Indien men kiest voor vrije begeleiding, is de enige kost die van de examens. Indien men kiest voor rijles met een erkend instructeur, lopen de tarieven uiteen. Niettegenstaande uw grote bekommernis voor de prijs is er nooit een maximumtarief vastgelegd. De kostprijs zal altijd afhangen van het tarief dat men bepaalt en dat vandaag vrij is, en van het aantal uren les dat de kandidaat volgt, en dat ook vrij is.

De focus voor mij ligt op verkeersveiligheid, minder verkeersdoden – zeker bij jongeren – en een verhoging van de kwaliteit van de rijopleiding en dan komt pas het prijskaartje.

De timing wil ik handhaven om met concrete voorstellen te komen tegen het einde van dit jaar.

**De voorzitter:** De heer Landuyt heeft het woord.

**De heer Renaat Landuyt (sp-a):** Voorzitter, minister, collega's, ik kan leven met alle opmerkingen die gemaakt zijn. Ik ben blij met het debat. Ik herhaal nog eens het punt dat ik wil maken en dat – denk ik – is aangekomen. Verkeersveiligheid is dé prioriteit. Daar mag geen twijfel over bestaan. We moeten echter durven toegeven dat het werkveld soms moeilijk is. Het is een zeer moeilijk debat. Van zodra ik zeg dat betaalbaarheid belangrijk is, zegt men mij dat ik verantwoordelijk ben voor de doden. Dat is me letterlijk verweten. Ik was verantwoordelijk voor verkeersveiligheid en ik wou ook waken over mechanismes die ervoor zorgen dat mensen niet te veel betalen. Voor sommige gezinnen met meerdere kinderen gaat het over heel veel geld en iedereen heeft recht op mobiliteit. Uiteraard is verkeersveiligheid het belangrijkste! Dat benadruk ik.

Het citeren van een debat in de Senaat is eigenlijk maar een kleine momentopname. Wat is er als hoofmechanisme gebeurd? Je moet weten dat de autocontrole en de examencentra die daaraan verbonden zijn, in dit land in handen zijn van een negental firma's. De overheid bepaalt de prijs van het momentum dat je daar naartoe gaat: de controle van de trekhaak aan uw wagen enzovoort. Alle details worden bediscussieerd tussen de regering en de centra. Dat ligt vast. Je kunt zien dat die prijzen goed bepaald zijn. Dat was het ene aspect.

Men vergat soms de kwaliteit. Wij wilden terug naar de kwaliteit. Wat betreft het verband met de rijopleiding zegt men: u hebt de korte opleiding niet ingevoerd. We hebben ze wel ingevoerd. Vroeger was er een regel: als je twee keer een slecht examen had, dan moest je naar de rijsschool en daar twintig uren les volgen en betalen. Je slaagde dan meestal. Dat was een zeer goede opleiding. Maar men had er een ongemakkelijk gevoel bij. Daarom hebben we die verplichting afgeschaft en de scholen verplicht om een opleiding van zes uur te geven zodat mensen met een paar uren extra technische kennis vooruit konden. Dat heeft de prijs doen dalen.

Was dat belangrijk? Dat was niet het belangrijkste. Het belangrijkste bleef de verkeersveiligheid. Maar het enige punt dat ik hier wil inbrengen, is dat van zodra ik hoorde van een terugkomdag, ik de minister wilde verwittigen voor een bepaald soort mechanisme dat niets meer te maken heeft met wat je betracht, met name de kwaliteit. In alle reglementeringen die we sedert 2006 hebben opgesteld, wilden we altijd zoeken naar degenen die op het vlak van ervaring fouten maakten. Een jongere die een fout maakt binnen de eerste twee jaar, wordt zeer streng gestraft, niet omdat de rechter streng is maar omdat vooral de wet streng is. Dit was zoeken naar een mechanisme om de groep van mensen die het nodig hebben om streng te worden bekeken, te gaan isoleren. Dat was de optie, te goeder trouw gericht op verkeersveiligheid.

Als ik alle nuances van de collega's hoor, is de boodschap uiteindelijk de bezorgdheid dat het moet gaan over verkeersveiligheid. Het moet niet gaan over het ondersteunen van een economie ten laste van de gewone gezinnen. Nogmaals, aan verkeersveiligheid moeten we alles doen. De kwaliteit van dit examen is één punt. Waar we naar moeten zoeken...

**De voorzitter:** We gaan afronden, mijnheer Landuyt.

De heer Parys heeft het woord.

**De heer Lorin Parys (N-VA):** Ik ben blij met de laatste opmerking van de heer Landuyt, dat het voor hem ook over verkeersveiligheid gaat. Ik wil nog twee korte punten inbrengen. De prijs van vandaag van onze rijopleiding, en zeker van de examens, is in vergelijking met andere landen in de Europese Unie relatief laag. Dat is een feit waar we rekening mee kunnen en moeten houden.

Als mijnheer Landuyt het had over de prijs van de examencentra, dan weet hij zelf heel goed dat die vandaag verlies maken op het afnemen van examens. Daarom is de hervorming waarover we hier praten, zo ingewikkeld. Het zijn de autokeuringscentra die voor een deel de verlieslatende examencentra subsidiëren. Als we dat allemaal in rekening moeten brengen, wordt het een ingewikkelde oefening, die de nodige tijd zal vragen. De prijs is relatief laag, en de examens worden vandaag deels gesubsidieerd door de autokeuringscentra, en dat moeten we weten wanneer we aan die hervorming beginnen.

**De heer Mathias De Clercq (Open Vld):** Minister, het is goed dat u de timing aanhoudt. Dat is positief. U hebt in de plenaire vergadering met de minister van Onderwijs een oproep gedaan voor verkeerseducatie, waarin proactief en sensibiliserend nuttige zaken kunnen gebeuren. Hebt u al overleg gehad met minister Crevits?

**Minister Ben Weyts:** Ik wil de bekommernis van de heer Landuyt nog eens duiden. De E van Educatie is natuurlijk een van de vier E's. Om maar aan te geven dat we de discussie niet beperken tot het zuiver verkeerstechnische. In de werkgroep rijopleiding, in de schoot waarvan we al hebben beslist tot een hervorming van de vaardigheden en dus van de opleiding en de examens voor het rijbewijs, zit ook de Gezinsbond, en dus niet enkel verkeersexperts. We moeten ook oog hebben voor sociale en maatschappelijke organisaties. We moeten ruimer kijken dan alleen het verkeerstechnische. Wat betekent zo'n rijopleiding en het behalen van het rijbewijs, en alle kosten daaraan verbonden voor het gezinsleven? Dat wordt allemaal in ogenschouw genomen.

**De voorzitter:** De vraag om uitleg is afgehandeld.