



**COMMISSION RÉGIONALE DE LA MOBILITÉ  
GEWESTELIJKE MOBILITEITSCOMMISSIE**

RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE - BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

**ADVIES OVER HET ONTWERPBESLUIT VAN DE REGERING  
BETREFFENDE DE OPLEIDING VAN BESTUURDERS VAN VOERTUIGEN  
VAN CATEGORIEËN C1, C1+E, C, C+E, D1, D1+E, D, D+E OM ER HET  
RIJBEWIJS VOOR TE VERWERVEN**

<b>Aanvrager</b>	Mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering bevoegd voor Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid
<b>Aanvraag ontvangen op</b>	08/03/2021
<b>Uiteenzettingen</b>	Geen uiteenzetting, advies met hoogdringendheid gevraagd
<b>Overgemaakt document</b>	ontwerpbesluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering betreffende de opleiding van bestuurders van voertuigen van categorieën C1, C1+E, C, C+E, D1, D1+E, D, D+E om er het rijbewijs voor te verwerven
<b>Advies aangenomen door de Gewestelijke Mobiliteitscommissie op</b>	29.03.2021

## **ALGEMENE BESCHOUWINGEN**

### **Een snelle omzetting**

De Commissie dringt aan op een snelle omzetting in Brussels recht van de Europese richtlijnen betreffende de vakbekwaamheid en de opleiding en nascholing van bestuurders van bepaalde voor goederen- en personenvervoer over de weg bestemde voertuigen en betreffende het rijbewijs. Deze materies vallen onder de bevoegdheid van de gewesten wegens de overdracht van bevoegdheden in het kader van de zesde staatshervorming.

De professionele actoren moeten over een juridisch kader beschikken om doeltreffend te kunnen werken.

### **Bijscholing**

De Commissie eist dat de verplichte nascholing <sup>1</sup> een echte toegevoegde waarde oplevert voor de chauffeurs, hun werkgevers en de opleidingsinstituten.

De Commissie dringt erop aan dat de administratieve organisatie van de nascholing door het Gewest zo efficiënt mogelijk is in het belang van alle betrokken actoren (transporteurs, opleidingsinstituten, opleiders en bestuurders). De administratieve procedures met betrekking tot de nascholing moeten duidelijk zijn, makkelijk toepasbaar op het terrein en hedendaags (e-learning moet mogelijk zijn).

Wegens de lange procedure voor het aanpassen van de Brusselse regelgeving kan het zijn dat de termijn van de nascholing (september 2021) een probleem oplevert voor bepaalde transporteurs, aangezien hun chauffeurs dezelfde opleidingsmodule meerdere keren hebben gevolgd omdat dat tot op heden toegelaten was. Om hen de mogelijkheid te bieden zich tijdig in orde te stellen, stelt de Commissie voor artikel 54 te wijzigen (zie hieronder).

### **Betrekken van de sociale partners in het kader van het getuigschrift van vakbekwaamheid**

<sup>1</sup> Ter informatie: voor de private autobus- en touringcarsector betekent de nascholing een jaarlijkse investering van ongeveer 4 miljoen euro.

De Commissie vraagt dat de sociale partners worden betrokken - en in dit geval *de transport- en logistieke sector (Sociaal Fonds Transport en Logistiek (SFTL), Bus & Car, Verhuizingen, Brandstoffen...)*, met de andere bevoegde opleidingsorganismen, zowel privaat als publiek - bij de werkzaamheden van de werkgroep die het Gewest gaat oprichten in het kader van het getuigschrift van vakbekwaamheid voor chauffeurs van categorieën C en D, zoals dat voorheen het geval was in toepassing van de federale wetgeving.

### **Beter rekening houden met gelijke kansen en de toegang voor iedereen**

Zowel voor de examens als voor de opleiding vraagt de Commissie de teksten te herzien om de toegang tot het beroep te verbeteren.

De Commissie vestigt in het bijzonder de aandacht op het feit dat doofheid geen belemmering vormt voor het besturen van een voertuig en dat dit dus geen reden is om iemand niet te werk te stellen/geen getuigschrift af te leveren om ongegronde zogenaamde veiligheidsredenen. Dit is belangrijk omdat in veel beroepen waarin sprake is van goederenbehandeling dit argument wordt ingeroepen om geen dove personen aan te werven.

## **SPECIFIEKE OPMERKINGEN**

### **Opschrift van het besluit**

In het opschrift wordt enkel melding gemaakt van het verwerven van het rijbewijs

De Commissie vraagt om het opschrift van het KB van 4 mei 2007 over te nemen: *Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering betreffende het rijbewijs, de vakbekwaamheid en de nascholing van bestuurders van voertuigen van de categorieën C1, C1+E, C, C+E, D1, D1+E, D, D+E*

## **TITEL 1 ALGEMENE BEPALINGEN**

**Art. 2. 29°** *"Code 95": de Uniecode 95 is opgenomen in bijlage 7 bij het koninklijk besluit van 23 maart 1998 betreffende het rijbewijs dat overeenstemt met het vakbekwaamheidsattest;"*

De Commissie vraagt te verwijzen naar het koninklijk besluit in plaats van naar de richtlijn

### **Art. 4. §1. 8°**

De definitie van "hoofdactiviteit" is niet duidelijk. Eerst wordt een definitie gegeven ("*30% of meer van de maandelijkse arbeidsduur*"), die daarna wordt gevolgd door "*behalve als de chauffeurs die dat percentage overschrijden kunnen aantonen dat het besturen van een voertuig niet kan beschouwd worden als hun hoofdactiviteit*".

De Commissie stelt voor om "*behalve als de chauffeurs die dat percentage overschrijden kunnen aantonen dat het besturen van een voertuig niet kan beschouwd worden als hun hoofdactiviteit*" te schrappen.

**Art. 4. § 2. 1°** *"er wordt met de voertuigen gereden in landbouwgebieden met het oog op de bevoorrading van de eigen onderneming van de bestuurder;"*

De Commissie geeft aan dat noch Vlaanderen noch Wallonië in een dergelijke vrijstelling voorzien en ze vindt deze niet nodig in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

**Art. 5. § 1.** *"In het kader van de verplichte basiskwalificatie, tijdens het individueel rijden, wordt de kandidaat-bestuurder begeleid door een instructeur die in dienst is van een erkend opleidingscentrum. Elke kandidaat-bestuurder mag maximaal acht van de twintig uur individueel rijden op bijzonder terrein of in een hoogwaardige simulator uitvoeren om de vervolmaking inzake rationeel rijden te evalueren."*

De Commissie meldt dat de opleiding van 20 uur niet verplicht is en in tegenspraak is met artikel 6 waar er staat dat men voor een examen moet slagen.

## Hoofdstuk II. - Het getuigschrift van vakbekwaamheid

**Art. 8. § 1.** *"Code 95, gevolgd door de einddatum van het getuigschrift van vakbekwaamheid, wordt op vertoon van een getuigschrift van basiskwalificatie C, een getuigschrift van basiskwalificatie D of een document waaruit blijkt dat een van deze getuigschriften werd verkregen in een andere lidstaat van de Europese Unie [...]"*

De Commissie vraagt het volgende toe te voegen: "1° het rijbewijs, achter de categorie rijbewijs waarvoor de vakbekwaamheid geldt"

## Titel III. Examens

### Hoofdstuk II. De verschillende examens

#### **Art. 21. de opleiding van chauffeurs met het oog op het verwerven van het rijbewijs C D E**

*"Onverminderd de eventuele toepassing van het besluit van de Vlaamse Regering van 15 januari 2016 houdende de vaststelling van overkoepelende regels voor het centraal tolkenbureau voor de beleidsdomeinen Onderwijs en Welzijn,"*

De Commissie stelt dat er niet mag worden verwezen naar een wettekst van het Vlaamse Gewest.

*"Kandidaten met een gehoorstoornis, i.e. dove of slechthorende kandidaten, kunnen zich bij het theoretisch examen laten bijstaan door een door het examencentrum aangewezen beëdigde gebarentolk. Onverminderd de eventuele toepassing van het besluit van de Vlaamse Regering van 15 januari 2016 houdende de vaststelling van overkoepelende regels voor het centraal tolkenbureau voor de beleidsdomeinen Onderwijs en Welzijn, Volksgezondheid en Gezin, wordt de tolk betaald door de kandidaat [...]"*

*Deze examens mogen derwijze georganiseerd worden dat meerdere kandidaten die eenzelfde taal of idioom spreken dan wel verstaan, kunnen worden samengebracht."*

De commissie vraagt

- De term "souffrant" (in de Franse versie, nvdv) te vervangen door "ayant"
- Dat de tolk kan worden gekozen door de kandidaat en dat men zich niet moet beperken tot beëdigde tolken aangezien er daar slechts weinig van zijn
- Te voorzien in toegankelijkheid in vele vormen, op basis van de behoeften van de kandidaat en niet alleen gebarentaal, en dat het examencentrum hierin voorziet - niet de persoon met een handicap.

#### **Artikel 32.**

*"Deze proef duurt minstens 25 minuten voor de categorieën D1+E en D+E"*

*"Behalve de personen bedoeld in het eerste lid en de tolk bedoeld in artikel 21, § 2, mogen enkel de personen aangeduid door de minister of zijn afgevaardigde plaatsnemen in het voertuig."*

Deze paragrafen worden ook vermeld in artikel 37.

## TITEL IV. Nascholing

De Commissie vraagt dat de behoeften inzake toegang tot de examens worden uitgebreid naar de behoeften inzake de toegang tot de opleiding, met inbegrip van de contacten met de administratie van de opleidingsinstanties. Dat betekent contact met de administratie via Vlaams Communicatie Assistentie Bureau voor Doven vzw (tolken op afstand), de financiering van fysiek aanwezige tolken gedurende de hele opleiding en tijdens de certificerende evaluaties.

**Artikel 40. § 1.** *"De nascholing zoals bedoeld in artikel 3, § 4, bestaat erin les te volgen in een opleidingscentrum. Het opleidingscentrum geeft een getuigschrift van nascholing af aan de bestuurder die een module van nascholing van ten minste zeven uur heeft gevolgd."*

De Commissie vraagt om het volgende toe te voegen: "De nascholing wordt verstrekt in lesmodulen van ten minste zeven uur, die kunnen worden verdeeld over twee opeenvolgende dagen, en het tweede deel moet uiterlijk 60 dagen na het eerste deel plaatsvinden (bijvoorbeeld ecologisch rijden, waarbij de theorie aan 20 deelnemers wordt gegeven en de drie uren achter het stuur individueel verlopen)."

De Commissie vraagt dat de nascholing gedeeltelijk kan worden verstrekt met behulp van simulatoren<sup>2</sup> en het volgende toe te voegen: "*of via lessen die worden gegeven met behulp van ICT-instrumenten, waarvan het type door de minister wordt bepaald. Het gaat om e-learning.*" Dit wordt trouwens bepaald in de Europese richtlijn, met een maximum van 12 uur in een cyclus van 35 uur.

De Commissie vindt dat de opleiding over de rechten van passagiers toegestaan is als onderwerp in de nascholing onder het thema 1.

De Commissie vraagt om voor de vrije begeleiding de beperking tot één persoon per begeleider op te heffen als een persoon de opleiding volgt via een IBO (Individuele Beroepsopleiding in de Onderneming) (NB: momenteel wordt deze beperking slechts opgeheven als de bestuurder in opleiding op dezelfde payroll staat als de begeleider).

De Commissie stelt voor te verduidelijken dat de opleidingsmodule 'defensief rijden' van thema drie naar thema 1 wordt verschoven en de module over de 'Wegcode' van thema 3 naar thema 2. (NB: het Vlaamse Gewest heeft deze logische aanpassing al doorgevoerd).

In artikel 41 wordt bepaald dat de opleiding voor het vervoer van gevaarlijke goederen en het vervoer van dieren in aanmerking komen. Voor de toepassing van deze maatregel moet worden gewacht op de bekendmaking van het Besluit. In Wallonië is deze maatregel van toepassing sinds 23.05.2020 en in Vlaanderen sinds 22.08.2020. De Commissie stelt een retroactieve toepassing in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest voor.

## **TITEL V. Controle en vergoedingen**

### **Hoofdstuk II. Vergoedingen**

#### **Artikel 46.**

"Het resultaat van deze aanpassing wordt naar de hogere euro afgerond als de decimalen van het berekende bedrag groter zijn dan of gelijk zijn aan 0,5 of naar de lagere euro als de decimalen minder dan 0,5 bedragen."

*Deze paragraaf moet in §3 worden ondergebracht in plaats van §2.*

**Artikel 54.** "*Artikel 40, § 4, is niet van toepassing op de eerste nascholing die wordt gevolgd door houders van een rijbewijs dat geldig is voor het besturen van voertuigen van groep 2 en dat is afgegeven vóór 1 februari 2013.*"

De Commissie vraagt "eerste" te vervangen door "tweede".

**De Nederlandse tekst moet worden herzien en in overeenstemming gebracht met de Franse tekst.**

Hieronder de gebruikte vertalingen

permis de conduire provisoire  
date d'échéance

professioneel voorlopig rijbewijs vakbekwaamheid  
vervaldatum

Studiepunten

vervangen door kredietpunten (Artikel 14. §1)

---

<sup>2</sup> De rijlessen via een goede simulator worden beschouwd als drie maal zo doeltreffend als rijlessen op de openbare weg. (volgens het voorbeeld van Denemarken, waar 15 minuten rijles met een simulator gelijkstaat aan 45 minuten rijles op de openbare weg).

De term 'bijkomend examen' wordt afwisselend gebruikt met de term 'aanvullend examen'. Bij voorkeur wordt overal de term 'aanvullend examen' gebruikt, net als in de andere gewesten.