

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 501
van **RIK DAEMS**
datum: 18 januari 2016

aan **BEN WEYTS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN, VLAAMSE RAND, TOERISME EN DIERENWELZIJN

KB rijbewijs - Vakbekwaamheid en nascholing van beroepschauffeurs

Vanaf 10 september 2016 is het koninklijk besluit (KB) 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 van 4 mei 2007 van toepassing voor alle beroepschauffeurs, ook diegenen die hun rijbewijs behaalden voor 9 september 2009. Het KB is een omzetting van de Europese Richtlijn 2003/59/EG en verplicht bestuurders met de rijbewijzen C en D een getuigschrift vakbekwaamheid te behalen, waardoor ze een code 95 op hun rijbewijs verkrijgen. Deze code 95 is een noodzakelijke voorwaarde voor de geldigheid van het rijbewijs. Het kb kent echter een vrijstelling voor deze code 95 onder artikel 4 §1 6° "van voertuigen of combinaties van voertuigen die worden gebruikt voor het vervoer van materiaal, apparatuur of machines die de bestuurder voor zijn werk nodig heeft en op voorwaarde dat dit vervoer niet de voornaamste activiteit van de bestuurder is."

Over deze vrijstelling blijkt de nodige verwarring te bestaan. Vele bestuurders menen - onterecht - aanspraak te kunnen maken op deze uitzondering. Zij lopen dan ook het risico om na 10 september 2016 niet meer over een geldig rijbewijs te beschikken.

De zaakvoerder van het opleidingsbedrijf GC-Advice uit Bredene uitte recent zijn bezorgdheid over het feit dat veel bestuurders in het 'eigen vervoer', zoals een drankenhandelaar die aan huis levert, niet op de hoogte zijn van de regelgeving. Dit 'eigen vervoer' zou ongeveer 60% uitmaken van het vrachtwagenpark in België. Indien niet snel de nodige stappen worden ondernomen, zouden vele handelaars vanaf 10 september niet meer in regel zijn.

1. Hoeveel vrachtwagenbestuurders hebben reeds het volledige opleidingstraject doorlopen en beschikken op dit moment over een code 95?
2. Hoeveel vrachtwagenbestuurders hebben reeds één of meerdere modules doorlopen en zitten bijgevolg in het opleidingstraject voor een code 95?
3. Hoe interpreteert de minister artikel 4 §1 6° van het KB van 4 mei 2007? Vallen occasionele leveringen door handelaars onder deze vrijstelling?
4. Is de minister van oordeel dat er zich een probleem stelt met betrekking tot het 'eigen vervoer'? Is er zicht op het aantal vrachtwagenbestuurders die onder deze categorie vallen die reeds beschikken over een code 95 of die in het opleidingstraject zitten?

5. Achten de minister het noodzakelijk om een specifieke informatiecampagne op te zetten naar kmo's, kleinhandel en bouw met betrekking tot de geldigheidsvereisten van het rijbewijs C?

ANTWOORD

op vraag nr. 501 van 18 januari 2016

van **RIK DAEMS**

1. Hierover zijn geen exacte cijfers beschikbaar. Mijn administratie heeft bij de overdracht van de uitoefening van de bevoegdheid hierover geen cijfers gekregen van de federale overheid. Bovendien hebben we nog geen toegang tot de toepassing waaruit mijn administratie deze cijfers wellicht zou kunnen halen.

Omdat mijn administratie niet over officiële cijfers beschikt, baseer ik me op gegevens die de sector ons recent bezorgde. Het gaat hier om een benadering.

Naar schatting tachtig procent van de chauffeurs die transport doen voor derden, heeft het opleidingstraject doorlopen. Veertig procent van de chauffeurs die transport voor eigen rekening doen, heeft het traject afgerond.

2. Ik beschik niet over deze cijfers. Mijn administratie kan ze ook niet opzoeken, aangezien ze nog geen toegang heeft tot de betrokken toepassing, zoals bij vraag 1 uitgelegd.

Ondertussen werden er evenwel al meerdere initiatieven ondernomen om de nodige info en de toepassing te bekomen.

- 3-4. Aangezien de federale overheid de behandeling van de nieuwe dossiers plots heeft overgedragen, zonder overgangsperiode en zonder overdracht van de bestaande dossiers, hanteert mijn administratie op dit moment de vrijstellingen zoals door de federale overheid geïnterpreteerd. De voornaamste bekommernis is immers continuïteit verzekeren voor de sector.

Niettemin hebben ikzelf en mijn administratie van de sector het signaal gekregen dat de interpretatie van de vrijstellingen mogelijk niet strookt met onze visie op de nascholing. Daarom zal mijn administratie, in overleg met de sector, onderzoeken of een andere interpretatie zich opdringt.

Naar schatting veertig procent van deze chauffeurs heeft het traject afgerond.

5. In het verleden is onder de bevoegdheid van de federale overheid reeds gecommuniceerd over de verplichting tot het volgen van de nascholing. Ik onderzoek hoe een verdere sensibilisering kan gebeuren.