

## NOTA AAN DE VLAAMSE REGERING

**Betreft: - Ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering tot bepaling van de voorwaarden voor de beroepsbekwaamheid van de bestuurder van een langere en zwaardere sleep, tot wijziging van diverse bepalingen van het besluit van de Vlaamse Regering van 19 januari 2018 betreffende de bescherming van de verkeersinfrastructuur in geval van vervoer met langere en zwaardere slepen in het kader van een tweede proefproject en tot opheffing van het besluit van de Vlaamse Regering van 9 mei 2014 betreffende de erkenning van een bekwaamheidsattest voor het besturen van een langere en zwaardere sleep in het kader van een proefproject**  
**- Tweede principiële goedkeuring**

### 1. KORTE SAMENVATTING EN INHOUD VAN HET ONTWERP VAN BESLUIT

Op 17 mei 2019 werd het ontwerp van besluit principiële goedgekeurd. Voor de samenvatting en inhoud van het ontwerp van besluit wordt verwezen naar de nota aan de Vlaamse Regering van 17 mei 2019 (VR 2019 1705 DOC.07/1BIS)

Naar aanleiding van het **advies van de MORA** van 24 mei 2019 (overgemaakt op 14 juni 2019) werden een aantal wijzigingen aangebracht aan het ontwerp. De volgende bepalingen werden gewijzigd.

#### Artikel 15 en 16

De MORA merkt op dat door het opleggen van het beschikken over zowel een geldige lestoelating V als een pedagogisch diploma als voorwaarde voor lesgevers, een dubbele screening wordt gedaan van de pedagogische vaardigheden van kandidaat-lesgevers.

De verplichting om houder te zijn van een pedagogisch diploma of een pedagogisch opleiding van eenentwintig uur (artikel 15, 6° en 16, 5°) werd verwijderd.

#### Artikel 26, eerste lid

De MORA merkt op dat het maximum aantal deelnemers voor het theoriegedeelte beter kan worden gealigneerd aan het maximum aantal deelnemers voor theorie in het kader van de nascholing vakbekwaamheid voor chauffeurs van een voertuig van categorie C of D.

In artikel 26, eerste lid werd het maximum aantal deelnemers aangepast naar twintig.

De volgende bepalingen werden niet gewijzigd naar aanleiding van het advies van de MORA.

#### Artikel 26, tweede lid

De MORA stelt voor om het aantal deelnemers aan het praktijkgedeelte niet te beperken, of enkel te beperken tot het aantal vrije zitplaatsen voorzien van een veiligheidsgordel in het voertuig.

Het aantal kandidaten in het voertuig is in overleg met de rijkschoolsector tot stand gekomen en bewust beperkt tot twee, omwille van didactische redenen. Drie deelnemers kunnen niet de hele duurtijd nuttig bezig zijn indien ze tegelijk in het voertuig plaatsnemen. Daarom werd deze bepaling niet aangepast.

#### Artikel 27

De MORA adviseert om de duurtijd van het praktijkgedeelte per cursist te beperken tot drie uur in plaats van drie en een half uur. Dit omdat het verplichte aantal uren achter het stuur per cyclus van de nascholing vakbekwaamheid drie uur is.

De duurtijd van het praktijkgedeelte werd bepaald op basis van de vaardigheden die aangeleerd en geoefend moeten worden. Het verschil tussen de duurtijd van drie en een half uur in de voorliggende opleiding en de drie uur die minstens achter het stuur moet worden plaatsgenomen in de nascholing is niet nadelig voor de deelnemers. De opleiding tot LZV-chauffeur kan desgevallend voor een nog te bepalen aantal uur meetellen voor de nascholing. De uren van het praktijkgedeelte van voorliggende opleiding kunnen echter niet meetellen voor de minimaal drie uren achter het stuur in het kader van de nascholing vakbekwaamheid omdat die drie uren in de modules ecologisch rijden of defensief rijden vervat moeten zitten. Daarom werd deze bepaling niet aangepast.

#### Artikels 31 en 48

De MORA stelt voor om de mogelijkheid om de opleiding te volgen en het examen af te leggen met een tolk Frans, Duits of Engels te voorzien, naar analogie met het rijexamen.

Het toelaten van een tolk in een opleiding waar verschillende mensen tegelijk les krijgen, is praktisch-organisatorisch problematisch. De theorie kan aan groepen van tot zestien deelnemers gegeven worden en de praktijk kan aan twee deelnemers tegelijk worden gegeven. Een tolk verstoort de les voor de overige deelnemers.

In principe zou aan één persoon les kunnen worden gegeven met bijstand van een tolk of anderstaligen zouden kunnen worden gegroepeerd. Dit maakt de opleiding voor aanbieders echter weinig rendabel.

De MORA maakt de vergelijking met het behalen van een rijbewijs. Het al of niet kunnen behalen van een bekwaamheidsattest van LZV-chauffeur heeft echter een veel kleinere (sociaal-economische) impact dan dat het geval is bij het standaard rijexamen.

Omwille van bovenstaande redenen lijkt het ons gerechtvaardigd om geen mogelijkheid te voorzien tot het volgen van de opleiding en afleggen van het examen met een tolk. Deze bepaling wordt dan ook niet aangepast.

#### Artikel 39

De MORA stelt dat de minimum afmetingen voor het afleggen van de manoeuvres te streng zijn en vreest dat bestaande terreinen van opleidings- en examencentra hieraan niet kunnen voldoen.

De afmetingen opgenomen in het ontwerp zijn nodig om de manoeuvres te kunnen uitvoeren. Artikel 39 laat echter toe dat de opleiding op het terrein van de transporteur-werkgever plaatsvindt. De opleiding is dus zeker niet beperkt tot terreinen van opleidings- en examencentra. De bestaande bepaling voorziet dus net een grote mate van flexibiliteit. Daarom werd deze bepaling niet aangepast.

#### Artikel 59

De MORA haalt aan dat er in het BVR niet gesproken wordt over de beroepskwalificaties die in het Waalse gewest verkregen worden (dit in tegenstelling tot beroepskwalificaties die in een andere lidstaat van de Europese Unie verworven zijn) en stelt voor om aan te geven dat ook de beroepskwalificaties verkregen in het Waalse gewest aanvaard worden en indien deze ontoereikend zouden zijn om te voldoen aan de voorwaarden zoals opgelegd voor Vlaanderen, deze aan te vullen met een bekwaamheidsproef.

De voorgestelde wijziging werd niet doorgevoerd. De juridische basis voor de opleiding in het Waalse Gewest is het ministerieel besluit met betrekking tot de vergunning voor en de evaluatie van langere en zwaardere voertuigen (LZV's of ecocombi's) in het kader van proefprojecten van 2 oktober 2017. Dit MB geeft echter geen garanties aangaande de inhoud of kwaliteit van de opleiding. Het MB voorziet geen voorwaarden voor de inhoud of de vorm van de opleiding. Daarom wordt niet expliciet in voorliggend ontwerp opgenomen dat de beroepskwalificatie van het Waalse gewest per definitie aanvaard zal worden. Hierover zullen wel gesprekken worden gevoerd met het Waals Gewest, met het oog op een erkenning in de toekomst, eens voldoende kwaliteitsgaranties zijn ingebouwd in de regelgeving.

Het Nederlandse CCV-certificaat Chauffeur Lange Zware Voertuigen wordt wel aanvaard en expliciet vermeld in artikel 2. Dit certificaat werd tot nu toe aanvaard, zoals beschreven in het besluit van de Vlaamse Regering van 9 mei 2014 betreffende de erkenning van een bekwaamheidsattest voor het besturen van een langere en zwaardere sleep in het kader van een proefproject. Omdat dit BVR wordt opgeheven door voorliggend ontwerp en de rechtszekerheid bewaard dient te worden voor houders van het bekwaamheidsattest, wordt dit certificaat expliciet vermeld in het BVR.

Naar aanleiding van het **advies van de VTC** van 3 juli 2019 werden eveneens een aantal wijzigingen aangebracht aan het ontwerp. De volgende bepalingen werden gewijzigd.

#### Artikel 72, §4

De VTC merkt op dat artikel 72, §4, derde lid dient te voorzien in een bewaartermijn van bepaalde duur die kan worden verantwoord.

De bewaartermijn van de gegevens, vermeld in paragraaf 1, 10<sup>o</sup>, en 11<sup>o</sup> wordt gewijzigd naar drie jaar. Daartoe worden de gegevens vermeld in paragraaf 1, 10<sup>o</sup> en 11<sup>o</sup> toegevoegd aan artikel 72, §4, eerste lid.

De bewaartermijn van de gegevens in artikel 72, paragraaf 1, 9<sup>o</sup> en 12<sup>o</sup>, bepaald in artikel 72, blijft behouden. De bewaartermijn moet immers overeenkomen met de geldigheidsduur van het bekwaamheidsattest. Dit in het kader van de toezichtstaak en omwille van dienstverlening ten voordele van de houder, zoals het kunnen afleveren van een duplicaat bij verlies of diefstal. Artikel 50, derde lid bepaalt dat de geldigheid van het bekwaamheidsattest onbeperkt is.

**Verder** werd artikel 2 voor de duidelijkheid aangepast. De verwijzing naar het decreet van 24 februari 2017 werd verwijderd uit de eerste paragraaf en er werd een aparte tweede paragraaf toegevoegd hierover.

Ook artikel 56, tweede lid, 4<sup>o</sup> werd aangepast. Om geen tegenstrijdigheid te hebben met de voorwaarde die beschreven wordt in artikel 14, eerste lid, 2<sup>o</sup> van het decreet van 24 februari 2017, werd de termijn in artikel 56, tweede lid, 4<sup>o</sup> van twee jaar gewijzigd naar een jaar.

### **3. WEERSLAG VAN HET VOORSTEL OP DE BEGROTING VAN DE VLAAMSE GEMEENSCHAP**

Er is geen weerslag op de begroting.

Het gunstig advies van de Inspectie van Financiën werd verleend op 19 april 2019  
Het begrotingsakkoord werd bekomen op 07 mei 2019

### **4. WEERSLAG VAN HET VOORSTEL OP DE LOKALE BESTUREN**

Personeel: er is geen bijkomende inzet van het in dienst zijnde personeel vereist;

Werkingsuitgaven: er is geen weerslag op de lopende uitgaven van de lokale besturen;

Investerings en schulden: er zijn geen investeringen gekoppeld aan de uitvoering van het voorstel van beslissing;

Ontvangsten: er zijn geen bijkomende financiële middelen die aan de lokale besturen ter beschikking gesteld worden ter uitvoering van het voorstel van beslissing;

Conclusie: er is geen weerslag op de lokale besturen.

### **5. WEERSLAG VAN HET VOORSTEL OP HET PERSONEELSBESTAND EN DE PERSONEELSBUDGETTEN**

Het voorontwerp roept een extra toezichtstaak in het leven. Dit zal dus een stijging van de werklust met zich meebrengen voor het departement MOW.

De omvang van deze extra werklust zal afhankelijk zijn van het aantal aanbieders van de opleiding.

Er zal geen extra personeel worden voorzien.

### **6. KWALITEIT VAN DE REGELGEVING**

1 Het bijgaande ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering werd aangepast aan het wetgevingstechnisch en taalkundig advies nr. 2019/179 van 17 april 2019.

2 Het bijgaande ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering voert artikel 4/1, eerste lid, 5°, van het decreet van 3 mei 2013 betreffende de bescherming van de verkeersinfrastructuur in geval van bijzonder wegtransport, zoals ingevoegd bij het decreet van 7 juli 2017 tot wijziging van het decreet van 3 mei 2013 betreffende de bescherming van de verkeersinfrastructuur in geval van bijzonder wegtransport, uit.

In artikel 4/1 van het decreet van 3 mei 2013 betreffende de bescherming van de verkeersinfrastructuur in geval van bijzonder wegtransport wordt de Vlaamse Regering gemachtigd om bepaalde voorwaarden van het proefproject te regelen. Zo wordt de Vlaamse Regering gemachtigd de vereiste beroepsbekwaamheid, inclusief de opleiding, van de chauffeurs van langere en zwaardere slepen te regelen.

Vermits het bijgaande ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering kadert binnen een proefproject, gaat het om regelgeving zonder of met weinig inhoudelijke effecten en is er geen reguleringsimpactanalyse (RIA) vereist.

## 7. VOORSTEL TOT BESLISSING

De Vlaamse Regering beslist:

- 1° haar tweede principiële goedkeuring te hechten aan het bijgaande ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering tot bepaling van de voorwaarden voor beroepsbekwaamheid van de bestuurder van een langere en zwaardere sleep, tot wijziging van diverse bepalingen van het besluit van de Vlaamse Regering van 19 januari 2018 betreffende de bescherming van de verkeersinfrastructuur in geval van vervoer met langere en zwaardere slepen in het kader van een tweede proefproject en tot opheffing van het besluit van de Vlaamse Regering van 9 mei 2014 betreffende de erkenning van een bekwaamheidsattest voor het besturen van een langere en zwaardere sleep in het kader van een proefproject;
- 2° de Vlaamse minister, bevoegd voor Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Buitenlands Beleid, Onroerend Erfgoed en Dierenwelzijn te gelasten over voornoemd ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering het advies in te winnen van de Raad van State met verzoek het advies mee te delen binnen een termijn van 30 dagen, met toepassing van artikel 84, §1, eerste lid, 2°, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State.

De Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand,  
Buitenlands Beleid, Onroerend Erfgoed en Dierenwelzijn, en  
viceminister-president van de Vlaamse Regering

Ben WEYTS

Bijlagen:

- het principieel goed te keuren ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering
- de bijlage
- het advies van de MORA
- het advies van de Vlaamse Toezichtscommissie