



Advies

Beroepsbekwaamheid bestuurder LZV

Brussel, 26 juni 2020

Adviesvraag: Ontwerp van besluit tot regeling van de voorwaarden voor de beroepsbekwaamheid van de bestuurder van een langere en zwaardere sleep

Adviesvrager: Lydia Peeters - Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken

Ontvangst adviesvraag: 19 juni 2020

Adviestermijn: 30 dagen

Goedkeuring MORA: 26 juni 2020

Contactpersonen: Nico Milo – nmilo@serv.be

Inhoud

Inhoud	3
Inleiding	4
Advies	5

Inleiding

Op 19 juni 2020 vroeg de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken de MORA om advies over het ontwerp van besluit tot regeling van de voorwaarden voor de beroepsbekwaamheid van de bestuurder van een langere en zwaardere sleep (LZV).

De Vlaamse Regering is gemachtigd om de vereiste beroepsbekwaamheid, inclusief de opleiding, van de chauffeurs van LZV's te regelen. Met het ontwerp van besluit wordt hieraan uitvoering gegeven. Voor het besturen van een LZV is een bekwaamheidsattest vereist. Hiervoor moet de kandidaat-bestuurder een opleiding volgen en ook slagen voor een examen. Het besluit bepaalt de voorwaarden en de modaliteiten van de opleiding en het examen.

De MORA is over een eerste versie van het ontwerp van besluit reeds advies gevraagd in mei 2019. De Raad bracht zijn advies uit op 24 mei 2019. De MORA vond het positief dat een allesomvattende regeling van de beroepsbekwaamheid van de chauffeurs van LZV's wordt uitgewerkt. De Raad formuleerde daarnaast technische opmerkingen en aanbevelingen.

Niet alle aanbevelingen uit het toenmalige advies zijn meegenomen in het voorliggende ontwerp van besluit. In dit advies herneemt de MORA deze aanbevelingen en formuleert hij ook bijkomende bemerkingen en aanbevelingen.

Advies

De Raad formuleert volgende opmerkingen en aanbevelingen. Hierbij verwijst hij telkens naar het betreffende artikelnummer in het ontwerp van besluit.

Over het volgen van opleidingen in Nederland

Art. 3, voorlaatste zin, stelt dat ook een geldig CCV-certificaat Chauffeur Lange Zware Voertuigen wordt aanvaard dat het Nederlands Centraal Bureau Rijbewijzen heeft uitgereikt vóór de datum van de inwerkingtreding van dit besluit.

Vanaf het ogenblik dat het besluit in werking treedt, kan dus geen certificaat in Nederland meer behaald worden. De MORA wijst erop dat er op dat ogenblik ook nog geen Vlaamse centra erkend zullen zijn. Bovendien wordt in de bijhorende nota over de budgettaire impact voor de Vlaamse overheid aangegeven dat er wordt verwacht dat slechts een zeer klein aantal ondernemingen een erkenning zal aanvragen. De kans is dus groot dat het niet meteen storm loopt om een erkenning als opleidingscentrum te krijgen.

Dit betekent dat geïnteresseerden tussen het ogenblik dat het besluit in werking treedt en het ogenblik dat er een eerste opleidingscentrum erkend is, geen Nederlandstalige opleidingen kunnen volgen. In het geval geen enkel opleidingscentrum de erkenning aanvraagt in Vlaanderen, dan is er geen enkele andere mogelijkheid meer om nog een Nederlandstalige opleiding te volgen. De MORA vraagt om deze lacune weg te werken.

Over het aantal kandidaat-bestuurders in het voertuig tijdens het praktijkgedeelte van de opleiding

Art. 9, tweede paragraaf, bepaalt dat tijdens het praktijkgedeelte er maximaal twee kandidaat-bestuurders in een voertuig mogen plaatsnemen. Vele rijsscholen beschikken vandaag over lesvoertuigen die plaats bieden aan meer dan twee kandidaten en de lesgever.

Door dit aantal in te perken, dreigt de kost van het praktijkgedeelte voor de rijsschool – en impliciet dus ook de kandidaat-bestuurder en/of diens werkgever – op te lopen. De MORA stelt voor dat er tijdens het praktijkgedeelte maximaal zoveel kandidaat-bestuurders in een voertuig mogen plaatsnemen als er na aftrek van de lesgever nog zitplaatsen met gordel overblijven. Er bestaan voertuigen die hiervoor speciaal zijn uitgerust en waarin alle cursisten op een comfortabele manier meerdere uren perfect veilig kunnen zitten en de opleiding volgen. Voor normale opleidingen tot vrachtwagenchauffeur (onder meer met voertuigen van VDAB/Sociaal fonds Transport en Logistiek) verloopt dit sinds lang zonder problemen

Over de duurtijd van het praktijkgedeelte van de opleiding

Art. 10 stelt dat het praktijkgedeelte twee dagdelen duurt (als er één kandidaat-bestuurder in het voertuig plaatsneemt) of drie dagdelen (als er twee kandidaat-bestuurders in het voertuig plaatsnemen).

Een dagdeel wordt gedefinieerd als elk onderdeel van de opleiding die een kandidaat-bestuurder volgt om een bekwaamheidsattest om een LZV te besturen, te behalen, dat drie en een half uur duurt” (art. 1, 4°). In het kader van de nascholing (ecodriving) bedraagt de duur van het praktijkgedeelte 3 uur per cursist. Voor het praktijkgedeelte van de opleiding LZV-chauffeur zou dit nu drie en een half uur zijn. De MORA pleit ervoor om duurtijd van het praktijkgedeelte van de opleiding LZV ook vast te leggen op drie uur per cursist.

Over de vereiste ruimte voor het praktijkgedeelte van de opleiding

Art. 21 bepaalt dat de manoeuvres die deel uitmaken van het praktijkgedeelte uitgevoerd worden op een geschikt privéterrein met een vrije ruimte van minstens 75 meter lang en 50 meter breed. De MORA vreest dat dit een ongewenste beperking inhoudt voor wie in aanmerking komt om de opleiding te organiseren.

De huidige bepaling kan kandidaat-opleidingscentra ervan weerhouden de opleiding te organiseren. Alleen de grootste vervoerders én de klassieke opleidingsverstreckers zullen in de praktijk zo'n groot terrein hebben. De MORA is van oordeel dat manoeuvres (vooral leren achteruit correct rijden, de rest kan op de openbare weg) ook aangeleerd kunnen worden op een terrein van 50 meter (is het dubbele van de lengte van een LZV) op 10 meter (bijna 4 keer de breedte van een LZV).

Over de termijn van opleiding en examen

Art. 25 stelt dat de opleiding en het examen worden afgewerkt binnen vijftien dagen nadat het eerste dagdeel van de opleiding is gegeven.

Volgens de MORA is de vooropgestelde termijn van vijftien dagen dan ook te kort. De Raad stelt voor om voor de termijn van de opleiding en het examen minimum één maand te voorzien.

De uitbreiding van de termijn is als volgt te verantwoorden. Stel dat een opleidingscentrum maar twee erkende lesgevers heeft: één lesgever geeft de opleiding, één lesgever neemt de examens af (in het ontwerp van besluit staat dat degene die examen afneemt een andere lesgever moet zijn dan degene die de opleiding heeft gegeven). Volgens Art. 9 van het ontwerp van besluit mag het theoriegedeelte aan een groep van max. twintig deelnemers tegelijk gegeven worden. De theorie duurt één dagdeel (3,5 uur). De praktijk duurt twee dagdelen (7 uur) als er 1 chauffeur in de wagen zit en drie dagdelen (10,5 uur) als er 2 chauffeurs in de wagen zitten. Indien één op één praktijkopleiding wordt gegeven is er dus twintig dagen nodig om de twintig deelnemers hun praktijkopleiding te geven. Een termijn van minimaal één maand voor de opleiding en het examen is aangewezen.

Over de sancties bij niet naleven van de voorwaarden

Art. 62 en 63 bepalen voor het opleidingscentrum en de lesgever de sancties bij niet naleven van de voorwaarden zoals opgenomen in het besluit. Eén van de maatregelen is een schorsing van de erkenning door het hoofd van het departement.

De Raad merkt op dat in het vorige ontwerp van besluit voor de schorsing een termijn van 8 dagen tot 6 maanden was vastgelegd.

Het voorliggende ontwerp van besluit maakt geen enkele melding meer van termijnen die zullen gehanteerd worden. Dit zal resulteren in een volledig discretionaire beslissing van het departement. De MORA vindt dat duidelijkheid moet worden verschaft over de duur van een schorsing.

Daarnaast vraagt de Raad zich af wanneer welke sanctiemaatregel kan of zal worden opgelegd. In het vorige ontwerp voorzag de Vlaamse Regering een trapsgewijze benadering. Drie waarschuwingen binnen twee jaar konden aanleiding geven tot een schorsing. Twee schorsingen binnen drie jaar leidden automatisch tot de intrekking van de erkenning. Ook hier dreigt nu een volledig discretionaire beslissing van het departement.

Over de erkenning van Europese beroepskwalificaties

Art. 36 tot 38 regelen de erkenning van Europese beroepskwalificaties. De Raad vraagt om de erkenning van Europese beroepskwalificaties en de modaliteiten ervan, in het besluit meer te expliciteren. Het is bijvoorbeeld niet duidelijk of beroepsbekwaamheidsattesten uitgereikt in andere Europese landen (andere dan Nederland) ook (automatisch) geldig zijn in Vlaanderen na de inwerkingtreding van dit besluit.