

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

BISNOTA AAN DE VLAAMSE REGERING

Betreft: - Ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering houdende het
terugkommoment in het kader van de rijopleiding categorie B
- Principiële goedkeuring

1. KORTE SAMENVATTING EN INHOUD VAN HET ONTWERP VAN BESLUIT

Bijgaand ontwerp van besluit vormt de uitvoering van het decreet houdende het terugkommoment in het kader van de rijopleiding categorie B.

Het decreet werd aangenomen door het Vlaams Parlement op 28 februari 2018. De Vlaamse Regering besliste op 9 maart 2018 tot bekrachtiging en afkondiging ervan. Het decreet werd gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad van 28 maart 2018.

Het decreet en het voorliggend ontwerp van besluit ter uitvoering hiervan vormen een belangrijke schakel in de hervorming van de rijopleiding in Vlaanderen en vormen de derde fase in de uitvoering van de conceptnota rijopleiding categorie B die eerder door de Vlaamse Regering werd goedgekeurd (VR 2015 0412 DOC.1293/1BIS).

Er wordt voorzien in de invoering van een verplicht terugkommoment op een ogenblik dat de beginnende automobilist over enige rijervaring beschikt.

Uit de ongevallencijfers is gebleken dat de beginnende automobilist de grootste risicogroep vormt in het verkeer. Het ontbreekt de beginnende automobilist aan verkeersinzicht en hij kan de taken die hij in het verkeer aangaat, nog niet goed afstemmen op de eigen capaciteiten. Dit houdt verband met een overschatting van de eigen vermogens, een onderschatting van de gevaren en een hang naar spanning en sensatie. Zowel leeftijd als rijervaring spelen hierbij een rol. Uit onderzoek wordt dan ook duidelijk dat het ongevalsrisico het hoogst is direct nadat er zelfstandig gereden mag worden na het behalen van het rijbewijs.

Onze huidige rijopleiding en examinering beperkt zich tot de zogenoemde lagere orde vaardigheden: voertuigbeheersing en eenvoudige verkeerssituaties. De drie grote doodsoorzaken in het verkeer - overdreven of onaangepaste snelheid, rijden onder invloed van alcohol en het niet dragen van de veiligheidsgordel - hebben evenwel betrekking op de zogenoemde hogere orde vaardigheden: planning van de verkeersdeelname en het bezit van de normen en waarden van de bestuurder. Met het oog op de opleiding van betere bestuurders en het verbeteren van de verkeersveiligheid, moeten bijgevolg de hogere orde vaardigheden geïntegreerd worden in de rijopleiding.

Om deze reden werd er voor gekozen om kort na het behalen van het definitief rijbewijs een verplicht terugkommoment in te passen in de rijopleiding om de beginnende bestuurders een beter besef bij te brengen van bepaalde verkeersrisico's, hun zelfbewustzijn verder te ontwikkelen en hen in staat te stellen om de eigen sterktes en zwaktes voldoende in te schatten en ervaring uit te wisselen onder groepsgenoten in een lerende omgeving.

De gedachte achter een terugkommoment of de voortgezette rijopleiding voor beginnende bestuurders is dat lessen in verkeers- en zelfinzicht als automobilist tijdens de (aller)eerste fase van de rijopleiding nog onvoldoende effect hebben. Daarvoor is enige rijervaring als zelfstandig automobilist een grote meerwaarde. Met een voortgezette rijopleiding wordt beoogd de risicoperceptie te verbeteren en de risicoacceptatie te verminderen, zelfoverschatting tegen te gaan en het verkeersinzicht te bevorderen.

2. BEVOEGDHEID VLAAMSE GEWEST

Naar aanleiding van de Zesde Staatshervorming zijn de gewesten overeenkomstig artikel 6, § 1, XII, 6°, Bijzondere Wet Hervorming Instellingen bevoegd geworden voor:

“de reglementering inzake de scholing en examens betreffende de kennis en de vaardigheid die nodig zijn voor het besturen van voertuigen van elke categorie, met inbegrip van de organisatie en erkenningsvoorwaarden van rij scholen en examencentra en met inbegrip van het toezicht op de rijgeschiktheid van de bestuurders en de kandidaat-bestuurders die lijden aan een vermindering van hun functionele vaardigheden, met uitzondering van de federale bevoegdheid inzake het bepalen van de kennis en vaardigheden die nodig zijn voor het besturen van voertuigen, met dien verstande dat de inwoners van een gewest vrij zijn om een rij school te kiezen die, of examen af te leggen in een centrum dat in een ander gewest is gelegen en met dien verstande dat een in een bepaald gewest erkende rij school eveneens in de andere gewesten werkzaam mag zijn.”

In haar advies nr. 62.178/3 van 23 oktober 2017 over het voorontwerp van decreet houdende het terugkommoment in het kader van de rijopleiding categorie B, waarvan voorliggend ontwerp van besluit een uitvoering vormt, bevestigde de Afdeling Wetgeving van de Raad van State dat de bevoegdheid van de gewesten niet beperkt is tot de scholing en de examens met het oog op het verkrijgen van het rijbewijs, maar ook betrekking kan hebben op de scholing van bestuurders die reeds over een rijbewijs beschikken.

De in dit voorliggende ontwerp van besluit geregelde aspecten behoren dan ook tot de gewestbevoegdheid inzake de rijopleiding.

3. TOEPASSINGSGBIED VAN HET TERUGKOMMOMENT

De verplichting tot het volgen van het terugkommoment geldt overeenkomstig artikel 3 en artikel 4 van het decreet van 9 maart 2018 houdende het terugkommoment in het kader van de rijopleiding categorie B voor de personen die een rijbewijs B afgeleverd kregen door een Vlaamse gemeente en die bij afloop van de termijn tijdens dewelke het terugkommoment moet worden gevolgd, ingeschreven zijn in het bevolkings-, vreemdelingen- of wachtregister van een Vlaamse gemeente.

Conform artikel 13, tweede lid van het decreet van 9 maart 2018 houdende het terugkommoment in het kader van de rijopleiding categorie B bepaalt dit besluit op welke categorieën van bestuurders de verplichting om het terugkommoment te volgen van toepassing is in de tijd.

Gezien de verplichting tot het volgen van het terugkommoment een derde fase vormt in de hervorming van de rijopleiding, zal deze verplichting gelden voor dezelfde personen als deze die

onder de tweede fase van de hervorming van de rijopleiding vallen ingevolge het besluit van de Vlaamse Regering van 9 juni 2017 tot wijziging van het koninklijk besluit van 11 mei 2004 betreffende de voorwaarden voor erkenning van scholen voor het besturen van motorvoertuigen en het koninklijk besluit van 10 juli 2006 betreffende het rijbewijs voor voertuigen van categorie B, wat betreft de hervorming van de rijopleiding. Het gaat hierbij allereerst om de personen die vanaf 1 oktober 2017 een aanvraag tot aflevering van een voorlopig rijbewijs bij een Vlaamse gemeente hebben ingediend. Daarnaast gaat het ook om de personen die een voorlopig rijbewijs hadden voor 1 oktober 2017 en dit, binnen de geldigheid ervan, na 1 oktober 2017 bij een Vlaamse gemeente omwisselden.

Personen die niet onder de vernieuwde rijopleiding vallen, zijn eveneens niet onderworpen aan de verplichting tot het volgen van het terugkommoment. Het gaat hierbij om de personen die hun voorlopig rijbewijs hebben aangevraagd vóór 1 oktober 2017 alsook om de personen die met toepassing van artikel 50, § 3, van het koninklijk besluit van 23 maart 1998 betreffende het rijbewijs een nieuw voorlopig rijbewijs hebben aangevraagd vanaf 1 oktober 2017, als het aanvankelijke voorlopige rijbewijs is aangevraagd vóór 1 oktober 2017.

Op deze manier wordt voorzien in een coherente regeling en bestaat er geen twijfel over welke bestuurders onder de verplichting van het terugkommoment vallen. Dit is noodzakelijk om de rechtszekerheid en voorzienbaarheid van de regeling te verzekeren.

4. ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING

Artikel 1

Teneinde de leesbaarheid van voorliggend ontwerp van besluit te verhogen, worden de definities van het “beroepsbekwaamheidsbrevet”, het “bestuur”, de “deelnemer”, de “instelling”, de “minister” en de “opleidingsverstrekker” ingeschreven in het voorliggend ontwerp van besluit om te voorkomen dat door de herhaling ervan de tekst van het voorliggend ontwerp van besluit al te zwaar zou worden en daardoor ook minder vlot leesbaar zou worden. Deze definities vergen zelf geen verdere commentaar.

Artikel 2

Het terugkommoment is in totaal een vier uur durende opleiding die uit drie op elkaar voortbouwende onderdelen bestaat.

Doordat de onderdelen op elkaar voortbouwen, moeten zij ook telkens in een vaste volgorde worden gegeven. Het terugkommoment start met het onderdeel ‘kennismaking en reflectie als beginnende bestuurder’, waarna het onderdeel ‘praktijk oefeningen op oefenterrein’ volgt om tenslotte te eindigen met het onderdeel ‘groeps gesprek’.

Ieder onderdeel is gekoppeld aan een vaste tijdsduur. De tijd die desgevallend nodig is voor verplaatsingen tussen de lokalen en het oefenterrein, is hierin niet inbegrepen.

De onderdelen moeten op dezelfde dag worden gegeven en moeten minstens voldoen aan de inhoud opgenomen in bijlage 1 van het voorliggend ontwerp van besluit.

Tijdens het onderdeel ‘kennismaking en reflectie als beginnende bestuurder’ is de vraag die als rode draad door dit onderdeel moet lopen: “Wie is naar mijn idee een goede bestuurder?”. Het is de bedoeling dat de deelnemers praten over de eigen ervaringen, inschattingen en conclusies met betrekking tot de eerste maanden als rijbewijshouder. Op die manier wordt een eerste zelfbeoordeling inzake het rijgedrag aangewakkerd.

Tijdens het onderdeel 'praktijkoefeningen op oefenterrein' moeten de deelnemers een stopoefening, een afleidingsoefening en een slalomoefening met promillebrillen uitvoeren waardoor de beginnende bestuurders bewust worden gemaakt van de verkeersrisico's en waardoor nadenken over de beperkingen van de eigen vaardigheden wordt gestimuleerd. Ze vormen een prikkel om meer openheid en bereidheid te genereren om tijdens het groepsgesprek het belang van een veilig verkeersgedrag en attitude bespreekbaar te maken.

Het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid krijgt de opdracht om de praktijkoefeningen na twee jaar te evalueren. De evaluatie kan er toe leiden dat oefeningen worden aangepast of vervangen door nieuwe oefeningen.

Het groepsgesprek bouwt voort op de gedachtewisseling van bij de kennismaking en vertrekt vanuit de concrete ervaringen tijdens de praktijkoefening. De bedoeling is om inzicht te verwerven in de grootste risico's in het verkeer door te leren van elkaars inzichten en ervaringen evenals meningen en zelfreflecties uit te wisselen.

Artikel 3

Om de kwaliteit van het terugkommoment optimaal te garanderen en de controle erop mogelijk te maken, kan het terugkommoment enkel worden gevolgd bij een instelling die erkend is om het terugkommoment te organiseren.

De instellingen die erkend kunnen worden om het terugkommoment te organiseren, moeten ondernemingen zijn. Dit kunnen zowel actieve natuurlijke personen (eenmanszaken, gereguleerde beroepen, ...) als actieve rechtspersonen (nv, bvba, ...) betreffen.

Artikel 4

Om te voldoen aan de verplichting tot het volgen van het terugkommoment moet een deelnemer alle drie de onderdelen hebben gevolgd.

Hierop bestaat een uitzondering voor het onderdeel 'praktijkoefeningen op oefenterrein'. Tijdens dit onderdeel moeten de deelnemers niet alleen zelf een stopoefening (op droge of natte ondergrond), een afleidingsoefening (op natte ondergrond met verminderde wrijvingscoëfficiënt) en een slalomoefening met promillebrillen (op droge of natte ondergrond) uitvoeren als bestuurder maar bestaat ook de mogelijkheid dat zij als passagier moeten plaatsnemen in het voertuig terwijl een andere deelnemer deze proeven uitvoert.

Deelnemers kunnen zich tijdens de termijn gedurende dewelke het terugkommoment gevolgd moet worden in de fysieke onmogelijkheid bevinden om een voertuig te besturen. Deze deelnemers zijn vrijgesteld van dit onderdeel indien zij aan de instelling door middel van een doktersattest het bewijs kunnen leveren dat zij gedurende de drie maanden waarbinnen zij het terugkommoment moeten volgen, geen voertuigen mogen besturen (bijvoorbeeld been in het gips, ...). Deze deelnemers kunnen, indien dit medisch mogelijk is en zij dit wensen, wel nog als passagier in het voertuig plaatsnemen terwijl een andere deelnemer de oefeningen van dit onderdeel uitvoert.

Het is daarnaast ook mogelijk dat deelnemers enkel een speciaal aan hun handicap aangepast voertuig mogen besturen. Dit zal blijken uit de codes die vermeld worden op het rijbewijs van de deelnemer. Aangezien de voertuigen waarmee de oefeningen worden uitgevoerd, moeten voldoen aan welbepaalde voorwaarden en dus niet aangepast zijn aan de specifieke handicap van de deelnemer, zijn zij vrijgesteld van dit onderdeel. Deze deelnemers kunnen indien zij dit wensen wel nog als passagier in het voertuig plaatsnemen.

Artikel 5

Na het volgen van het terugkommoment ontvangt iedere deelnemer een attest tot bewijs hiervan van de instelling. Het model van dit attest is opgenomen in bijlage 2 van het voorliggende ontwerp van besluit. De minister kan dit model wijzigen.

Artikel 6

Zoals reeds aangehaald in de tweede tot en met de vierde alinea van punt 3 van deze nota, geldt de verplichting tot het volgen van het terugkommoment voor dezelfde personen als deze die onder de tweede fase van de hervorming van de rijopleiding vallen ingevolge het besluit van de Vlaamse Regering van 9 juni 2017.

Deze personen zijn in het bezit van een voorlopig rijbewijs dat werd afgeleverd vanaf 1 oktober 2017 en moeten minstens 9 maanden rijopleiding volgen. Hierdoor kunnen zij ten vroegste vanaf 1 juli 2018 hun rijbewijs verkrijgen.

Gezien het terugkommoment moet worden gevolgd tussen de zes en negen maanden na het behalen van het rijbewijs B, zullen de eerste bestuurders dus ten vroegste vanaf 1 januari 2019 het terugkommoment moeten volgen (de voorziene datum van inwerkingtreding van het voorliggende ontwerp van besluit).

Sommige personen kunnen vóór 1 januari 2019 al negen maanden over een definitief rijbewijs beschikken waardoor ze in de onmogelijkheid zijn om het terugkommoment te volgen tussen de zes en negen maanden na het behalen van het rijbewijs B. Het gaat hierbij om de personen die een voorlopig rijbewijs hadden verkregen vóór 1 oktober 2017 maar dit vanaf deze datum omwisselden naar een ander model van voorlopig rijbewijs. Gezien de rijopleiding die gevolgd werd onder dekking van het eerste voorlopig rijbewijs ook in rekening wordt gebracht voor de minimumduurtijd van de rijopleiding van 9 maanden, bestaat de mogelijkheid dat hun rijbewijs reeds werd behaald vóór 1 juli 2018. Voor deze personen wordt dan ook voorzien in een termijn van drie maanden vanaf 1 januari 2019 om het terugkommoment te volgen.

Artikel 7

Het is van belang dat het terugkommoment aangeboden wordt tegen een democratische prijs.

In dat verband kan gewezen worden op de armoedetoets die uitgevoerd werd in het licht van de conceptnota rijopleiding categorie B, die eerder door de Vlaamse Regering werd goedgekeurd (VR 2015 0412 DOC.1293/1BIS), waarin gewezen wordt op de vele financiële drempels voor het behalen van een rijbewijs.

Indien geen maximale vergoeding voor de verplichting tot het volgen van het terugkommoment zou worden vastgesteld, bestaat het risico dat te hoge vergoedingen zouden worden aangerekend. Het vastleggen van de prijs voor het terugkommoment beoogt de toegang ertoe voor elkeen te waarborgen en streeft aldus een sociaal doel na.

De vergoeding die de deelnemer aan de erkende instelling verschuldigd is voor het volgen van het terugkommoment, betreft een maximumprijs van 100 euro en wordt voorafgaand aan het terugkommoment geïnd. Deze vergoeding aan de instelling dient ter dekking van alle mogelijke kosten van de instelling naar aanleiding van de organisatie van het terugkommoment, bijvoorbeeld administratieve kosten (papier, inkt, telefonie, ...), operationele kosten (verwarming, elektriciteit, personeelskosten, huurkosten, ...),

Het departement Mobiliteit en Openbare Werken zal de deelnemers voorafgaand aan de periode schriftelijk wijzen op de verplichting tot het volgen van het terugkommoment. Wanneer een deelnemer zich aanbiedt om het terugkommoment te volgen na het verstrijken van de termijn zoals vermeld in artikel 6 van het voorliggende ontwerp van besluit, is hij, in overeenstemming met artikel 5 van het decreet van 9 maart 2018 houdende het terugkommoment in het kader van de rijopleiding categorie B, bovenop de maximumprijs van 100 euro een toeslag verschuldigd van 50 euro.

Deze toeslag wordt aanvankelijk door de instelling geïnd maar wordt door de instelling aan het Departement Mobiliteit en Openbare Werken overgemaakt in overeenstemming met de richtlijnen van het departement.

Wanneer het terugkommoment niet tijdig gevolgd wordt, brengt dit immers bijkomende administratieve lasten met zich mee voor het departement (o.a. ten gevolge van de interferentie met het handhavingproces zoals vervat in artikel 10 van het decreet van 9 maart 2018 houdende het terugkommoment in het kader van de rijopleiding categorie B). De toeslag dient dan ook om de bijhorende administratieve kosten (deels) te dekken.

Deze bedragen zijn onderworpen aan indexatie.

De instelling mag in geen geval aan de deelnemers andere bedragen aanrekenen dan de maximumprijs en de eventuele toeslag.

Artikel 8

Om de kwaliteit van het terugkommoment te garanderen, moeten de lokalen waarin de onderdelen 'kennismaking en reflectie als beginnende bestuurder' en 'groepsgesprek' worden gegeven, aan een aantal minimale voorwaarden voldoen.

Artikel 9

Ook het oefenterrein waarop het onderdeel 'praktijkoefeningen op oefenterrein' wordt gegeven, moet om kwaliteitsredenen aan een aantal minimale voorwaarden voldoen.

Om veiligheidsredenen moet het oefenterrein afgesloten zijn van de openbare weg of andere plaatsen waar personen zich kunnen bevinden en mogen aan het terugkommoment vreemde personen er geen toegang toe hebben tijdens het onderdeel 'praktijkoefeningen op oefenterrein'. Dit betekent dat bijvoorbeeld de lesgevers, de deelnemers, de inspecteurs, ... wel toegang hebben tot het oefenterrein.

Artikel 10

Tijdens het onderdeel 'praktijkoefeningen op oefenterrein' moeten er drie oefeningen, meer bepaald een stopoefening, een afleidingsoefening en een slalomoefening met promillebrillen, uitgevoerd worden.

Opdat de oefeningen veilig zouden kunnen worden uitgevoerd, moet er voor elke oefening een zone met bepaalde minimumafmetingen worden voorzien:

Om educatieve redenen dient de uitvoering van de stopoefening en de afleidingsoefening te worden uitgevoerd aan een bepaalde minimumsnelheid (40 à 45 km/u bij normaal weer). Daarnaast dienen kandidaten over voldoende tijd en ruimte te beschikken om zich te corrigeren indien initieel een verkeerde reactie wordt vertoond, zoals op het gaspedaal trappen in plaats van de rem.

Zowel de aanrijstrook, de oefenzone als de veiligheidszone maken deel uit van deze zone.

Uit veiligheidsoverwegingen mag er zich binnen elke zone slechts één voertuig tegelijkertijd bevinden. Dit betekent dat een volgend voertuig slechts mag beginnen aan de oefening indien het vorige voertuig de oefening volledig heeft uitgevoerd en zich niet langer in de zone bevindt.

Bij de uitvoering van de stopoefening en de afleidingsoefening vertrekt een voertuig steeds van op de aanrijstrook. Indien deze oefeningen tegelijkertijd en naast elkaar worden uitgevoerd, mogen de oefeningen niet tegelijkertijd worden gestart. Dit betekent dat er zich slechts één voertuig tegelijkertijd op de aanrijstroken mag bevinden, behalve indien de afstand tussen de respectievelijke aanrijstroken minstens 10 meter bedraagt. Dezelfde regel is uiteraard ook van toepassing indien er tegelijkertijd en naast elkaar twee stopoefeningen of twee afleidingsoefeningen worden uitgevoerd.

Voor zowel de stopoefening als de afleidingsoefening moet voorzien worden in een terugrijstrook langs dewelke voertuigen kunnen terugkeren na uitvoering van de respectievelijke oefening. Deze terugrijstrook moet minstens 3 meter breed zijn. Indien de stopoefening en de afleidingsoefening tegelijkertijd worden uitgevoerd, kan dezelfde terugrijstrook gebruikt worden voor beide oefeningen.

Indien de grootte van het oefenterrein dit toelaat en de minimumafmetingen van de zones worden gerespecteerd, is het toegelaten om meerdere zones te creëren.

Artikel 11

In het kader van de veiligheid zijn er voorwaarden opgenomen betreffende de staat van het oefenterrein.

Zoals blijkt uit de uiteenzetting bij het vorige artikel mag er zich binnen elke zone slechts één voertuig tegelijkertijd bevinden. De voertuigen die desgevallend buiten de zones opgesteld zijn, mogen geen gevaar op ongevallen noch hinder opleveren.

De ondergrond waarop de oefeningen moeten uitgevoerd worden, verschilt naargelang de praktijkoefening. Dit is nodig om ervoor te zorgen dat de doelstelling en de finaliteit van elke praktijkoefening, namelijk de sensibilisering van de deelnemers omtrent de rijomstandigheden en het effect ervan op het voertuig, bereikt worden.

Artikel 12

Het oefenterrein moet beschikken over minimale uitrustingen om enerzijds te anticiperen op een ongeval en anderzijds adequaat te reageren in geval van een ongeval.

Artikel 13

Overeenkomstig artikel 27 kan een instelling slechts worden erkend indien het terugkommoment word georganiseerd op een oefenterrein dat voldoet aan de voorwaarden van het voorliggende ontwerp van besluit.

Het oefenterrein hoeft geen eigendom te zijn van een instelling. Verschillende instellingen mogen gebruik maken van eenzelfde oefenterrein. Een erkende instelling mag steeds het oefenterrein van een andere erkende instelling gebruiken.

Artikel 14

Deze bepaling voorziet in een aantal minimale veiligheidsvoorwaarden voor de voertuigen die gebruikt worden tijdens het onderdeel praktijkoefeningen op oefenterrein. Naast de deelnemer die de oefening uitvoert mogen er immers ook andere deelnemers plaatsnemen in het voertuig.

Het voertuig mag daarom maximaal tien jaar oud zijn en moet uitgerust zijn met hoofdsteunen, veiligheidsgordels en deuren voor- en achteraan.

Enkel de deelnemer die de praktijkoefeningen uitvoert, mag het voertuig bedienen. Gezien er nog andere deelnemers in het voertuig mogen plaatsnemen tijdens het onderdeel praktijkoefeningen op oefenterrein, moet, voor zover het voertuig uitgerust zou zijn met een dubbele bediening, deze dan ook verwijderd zijn tijdens de uitvoering van de praktijkoefeningen.

Tot slot wordt er ter dekking van eventuele materiële en lichamelijke schade die door het voertuig wordt berokkend aan bestuurders, passagiers en derden een verzekeringsverplichting opgelegd aan de instelling.

Artikel 15

Allereerst voorziet deze bepaling dat er minstens één voertuig per drie deelnemers moet worden voorzien om te gebruiken tijdens het onderdeel 'praktijkoefeningen op het oefenterrein'.

Overeenkomstig artikel 19 van voorliggend ontwerp van besluit kan het terugkommoment slechts georganiseerd worden voor groepen van minimum 6 en maximum 15 personen.

Dit betekent dat indien het terugkommoment bijvoorbeeld bestaat uit 8 deelnemers, er minstens 3 voertuigen ter beschikking moeten zijn van de deelnemers.

Op die manier verkrijgen de deelnemers tijdens het onderdeel praktijkoefeningen op oefenterrein zoveel mogelijk ervaring in de wagen als bestuurder of eventueel als passagier.

Daarenboven voorziet de bepaling dat naast de deelnemer die de oefening uitvoert nog slechts twee andere deelnemers kunnen plaatsnemen in het voertuig. De interactie in kleine groepjes bevordert de ervaringsuitwisseling tussen de deelnemers en de lesgever waardoor de pedagogische waarde van de oefeningen wordt bevorderd.

Artikel 16

De gegevens van alle voertuigen moeten worden geregistreerd in overeenstemming met de richtlijnen van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken, zodat de inspectie te allen tijde kan nagaan welke voertuigen gebruikt worden en of ze voldoen aan de veiligheidsvoorwaarden en wettelijke verplichtingen.

Artikel 17

Tijdens de uitvoering van de slalomoefening moeten per voertuig drie promillebrillen ter beschikking van de deelnemers worden gesteld. Deze promillebrillen geven de deelnemers een indruk van hoe het voelt om te rijden onder invloed. Er wordt gebruik gemaakt van promillebrillen van verschillende gradaties om aan de deelnemer het verband aan te tonen tussen een stijgend promillegehalte en het negatieve effect ervan op het rijgedrag.

Artikel 18

Aangezien de lesgever tijdens de uitvoering van de praktijkoefeningen niet in het voertuig moet plaatsnemen, moet ieder voertuig beschikken over een systeem dat de deelnemers en de lesgevers te allen tijde in staat stelt om met elkaar te communiceren.

Het systeem moet toelaten dat er een kwaliteitsvolle en onafgebroken verbinding is tussen de lesgever enerzijds en de deelnemers anderzijds. Op die manier kan de lesgever aan de deelnemers duidelijke instructies geven omtrent de concrete uitvoering van de praktijkoefeningen en kan hij

hen de nodige uitleg/informatie. Daarnaast kunnen de deelnemers ook de nodige vragen stellen en kunnen zij eventuele problemen melden.

Artikel 19

Het terugkommoment kan slechts georganiseerd worden voor groepen van minstens zes en maximaal vijftien deelnemers. Er zijn minimum 6 personen nodig om tot een gedifferentieerde en rijke leerervaring te komen. Er wordt ook een maximum van 15 personen opgelegd. Zodoende kunnen deelnemers zich persoonlijk aangesproken voelen en kan maximale zelfreflectie gestimuleerd worden. Bij meer dan 15 deelnemers is de kans groter dat deelnemers niet betrokken zijn bij het terugkommoment en uit het blikveld van de lesgever blijven.

Tijdens het onderdeel praktijkoefeningen op oefenterrein is het aantal deelnemers per lesgever beperkt tot vijf. Hierdoor kan de lesgever inspelen op de specifieke behoeften en noden van de deelnemers. Indien het terugkommoment bestaat uit twaalf deelnemers, zullen er tijdens het onderdeel praktijkoefeningen op oefenterrein in principe minstens drie lesgevers moeten zijn. Het is evenwel mogelijk dat een aantal deelnemers vrijgesteld zijn van het onderdeel praktijkoefeningen op oefenterrein op grond van artikel 4, tweede lid van voorliggend ontwerp van besluit. Bijgevolg zullen er slechts twee lesgevers moeten zijn als er bijvoorbeeld drie van de twaalf deelnemers zijn vrijgesteld van dit onderdeel.

Artikel 20

Iedere instelling die erkend wil worden, moet overeenkomstig artikel 26 van voorliggend ontwerp van besluit bij de erkenningsaanvraag een programma en draaiboek voegen waarvan de inhoud minstens overeenstemt met bijlage 1 van het voorliggend ontwerp van besluit.

In het programma moet de instelling beschrijven waaruit het terugkommoment concreet zal bestaan. In het draaiboek moet de manier waarop de instelling het terugkommoment zal geven (de concrete aanpak, werkmethode), worden beschreven.

Ieder terugkommoment dat door de instelling wordt gegeven, moet te allen tijde beantwoorden aan het programma en draaiboek zoals goedgekeurd op het moment van de erkenning.

Artikel 21

Om een kwaliteitsvol terugkommoment te garanderen, kunnen de onderdelen van het terugkommoment enkel worden gegeven door erkende lesgevers die moeten voldoen aan strikte voorwaarden om erkend te worden en het ook te blijven.

Een erkende lesgever moet niet noodzakelijkerwijze in loondienst zijn van een instelling. De instelling mag op verschillende erkende lesgevers een beroep doen. Niettemin moet de instelling zich ervan vergewissen dat de lesgevers die het terugkommoment geven, erkend zijn en dus voldoen aan alle voor hen geldende voorwaarden. Ten bewijze hiervan houdt de instelling een afschrift van het getuigschrift van de gevolgde opleidingen en een bewijs van de erkenning van elke lesgever bij.

Artikel 22

De instelling moet de locatie en het tijdstip van elk onderdeel van het terugkommoment doorgeven aan het Departement Mobiliteit en Openbare Werken zodat eventuele inspecties kunnen plaatsvinden.

Artikel 23

Minstens de gegevens van de kandidaat, de instelling, de lesgever en de gegeven onderdelen van het terugkommoment worden geregistreerd met het oog op het toezicht en de handhaving evenals de toekenning van subsidies.

Artikel 24

De gegevens over de geplande en uitgevoerde terugkommomenten worden door de instellingen geregistreerd in een gegevensbank.

Het Departement Mobiliteit en Openbare Werken kan richtlijnen geven omtrent het gebruik van de gegevensbank.

De gegevens worden verzameld en verwerkt met het oog op controle -, handhaving- en statistische doeleinden.

De gegevens worden voor tien jaar in de gegevensbank bijgehouden.

Artikel 25

De minister of zijn gemachtigde kan aan de instellingen en de lesgevers richtlijnen geven betreffende de toepassing van het voorliggende ontwerp van besluit. Deze richtlijnen betreffen de technische en praktische concretisering van de geldende regels.

Artikel 26

Om als instelling een erkenning te verkrijgen om het terugkommoment te organiseren, wordt er in een erkenningsprocedure voorzien.

De instelling moet een aanvraag indienen waarbij een aantal stukken moeten gevoegd worden:

- overeenkomstig artikel 20 van het voorliggende ontwerp van besluit moet de instelling een ontwerp van programma en draaiboek indienen. De erkenning van de instelling geldt als een goedkeuring van het ingediende programma en draaiboek;
- het schema op schaal en de foto's van de lokalen en het oefenterrein moeten aantonen dat voldaan is aan de artikelen 8, 9 en 10 van voorliggend ontwerp van besluit;
- het attest van de burgemeester of de bevoegde brandweerdienst dat vaststelt dat de lokalen voldoen aan de geldende wettelijke normen;
- een bewijs dat de aanvrager een onderneming is. Voor de rechtspersonen kan dit bewijs geleverd worden door middel van een uittreksel uit het Belgisch Staatsblad. Voor de natuurlijke personen bestaat er geen publicatieverplichting in het Belgisch Staatsblad. Daarom voorziet de bepaling eveneens erin het bewijs van onderneming te leveren door elk ander document.

Artikel 27

Elke instelling die erkend wordt, krijgt van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken een uniek identificatienummer, zowel in het kader van administratieve verwerkingen als om fraude tegen te gaan.

De toekenning van de erkenning van de instelling wordt gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad met het oog op tegenstelbaarheid en duidelijkheid ten opzichte van de personen die verplicht het terugkommoment moeten volgen en andere eventuele betrokkenen.

Overeenkomstig artikel 50, vijfde lid en 51, tweede lid van voorliggend ontwerp van besluit wordt ook de intrekking van de erkenning van de instelling gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad. Daarnaast wordt ook de schorsing van de erkenning van de instelling overeenkomstig artikel 50, vijfde lid gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad.

Artikel 28

De erkenning van de instelling is gebaseerd op de informatie zoals meegedeeld overeenkomstig artikel 26, eerste en tweede lid van het voorliggend ontwerp van besluit.

Indien de situatie van de instelling wijzigt (andere ondernemingsvorm, ander programma, ...), heeft de instelling de verplichting om een nieuwe erkenningsaanvraag in te dienen.

Indien de instelling het terugkommoment wil organiseren op een ander terrein dan vermeld in de erkenningsaanvraag, moet er niet noodzakelijk een nieuwe erkenningsaanvraag worden ingediend. Een erkende instelling mag overeenkomstig artikel 13 van het voorliggende ontwerp van besluit het oefenterrein van een andere erkende instelling gebruiken.

Artikel 29

Overeenkomstig artikel 11, 1^e van de richtlijn 2006/123/EG van het Europees Parlement en de Raad van 12 december 2006 betreffende diensten op de interne markt is er geen beperkte geldigheidsduur van de erkenning.

De erkenning is geen momentopname. Er moet niet enkel voldaan worden aan de erkenningsvoorwaarden op het moment van de aanvraag tot erkenning. De instelling moet te allen tijde voldoen aan de voorwaarden van voorliggend ontwerp van besluit.

Artikel 30

De retributies zoals voorzien in deze bepaling worden geheven ter dekking van de kosten van administratie, controle van en toezicht op de instellingen. De bedragen van de retributies worden geïnd door het Departement Mobiliteit en Openbare Werken en worden jaarlijks geïndexeerd.

Artikel 6 van het decreet van 9 maart 2018 houdende het terugkommoment in het kader van de rijopleiding categorie B bepaalt dat de Vlaamse Regering de regels voor de toekenning, weigering, verlenging, schorsing en intrekking van de erkenning van de instellingen die het terugkommoment organiseren bepaalt. Dit artikel vormt de grondslag voor deze retributies.

Artikel 31

Ter ondersteuning van de personeels- en werkingskosten kunnen instellingen een werkingssubsidie van 20 euro krijgen voor iedere deelnemer, mits correcte registratie overeenkomstig artikel 23 van het voorliggend ontwerp van besluit. De subsidie wordt jaarlijks geïndexeerd.

Artikel 32

Deze bepaling regelt de aanvraagprocedure voor het verkrijgen van een subsidie.

De subsidie zal slechts door het Departement Mobiliteit en Openbare Werken worden toegekend aan de instelling nadat door het departement gecontroleerd werd of de terugkommomenten waarvoor een subsidieaanvraag wordt ingediend, daadwerkelijk georganiseerd werden en of aan alle voorwaarden van voorliggend besluit werd voldaan.

Artikel 33

Om de kwaliteit van het terugkommoment optimaal te garanderen, kan dit enkel worden gegeven door lesgevers die een opleiding daartoe genoten.

Elke lesgever moet daarom een algemene basisopleiding van 7 uur volgen omtrent de inhoud en de doelstellingen van het terugkommoment.

Artikel 34

De lesgever die de onderdelen 'kennismaking en reflectie als beginnende bestuurder' en 'groeps gesprek' wil geven, moet een bijkomende opleiding van 14 uur volgen bovenop de basisopleiding van 7 uur als vermeld in artikel 33 van voorliggend ontwerp van besluit. Gezien er tijdens deze onderdelen sprake is van een gedachte-uitwisseling in groep en de lesgever dus vooral een coachende rol op zich moet nemen, wordt hierop in de bijkomende opleiding ingegaan.

De lesgever die de onderdelen 'praktijkoefeningen op het oefenterrein' wil geven, moet een bijkomende opleiding van 7 uur volgen bovenop de basisopleiding van 7 uur als vermeld in artikel 33 van voorliggend ontwerp van besluit. Tijdens deze bijkomende opleiding zal nader worden ingegaan op de door de lesgever te hanteren (praktische) aanpak van de praktijkoefeningen die op het terrein zullen gegeven worden en de eventuele problemen die zich hierbij zouden kunnen stellen. Met het oog hierop zullen de lesgevers deze oefeningen ook in de praktijk moeten uitvoeren.

Het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid krijgt de opdracht om tegen 2022 een aparte brevettering voor rijinstructeurs voor het terugkommoment uit te werken.

Artikel 35

De basisopleiding en de bijkomende opleiding worden georganiseerd door organisaties van nationale en internationale experts.

Het gaat om de organisaties bedoeld in artikel 1, §3 van het ministerieel besluit van 30 januari 2006 tot bepaling van de leerstof van de jaarlijkse opleiding voor het leidend en onderwijzend personeel van de rij scholen bedoeld in artikel 14 van het koninklijk besluit van 11 mei 2004 betreffende de voorwaarden voor erkenning van scholen voor het besturen van voertuigen en artikel 38ter van het koninklijk besluit van 11 mei 2004 betreffende de voorwaarden voor erkenning van de rij scholen

In het voorliggende ontwerp van besluit worden deze organisaties dan ook op dezelfde wijze omschreven.

Artikel 36

Het programma en draaiboek van zowel de basisopleiding als de bijkomende opleiding moeten minstens voldoen aan de inhoud opgenomen in respectievelijk bijlage 3 en 4 bij het voorliggend ontwerp van besluit en moeten jaarlijks goedgekeurd worden door het Departement Mobiliteit en Openbare Werken.

Artikel 37

De lesgever ontvangt na het volgen van de basisopleiding of de bijkomende opleiding een getuigschrift van de organisator van de respectievelijke opleiding.

De modellen van beide getuigschriften zijn opgenomen in de bijlagen 5 en 6 bij het voorliggend ontwerp van besluit. De minister kan deze modellen wijzigen.

Artikel 38

Rijschoolinstructeurs moeten overeenkomstig artikel 14, §1, van het koninklijk besluit van 11 mei 2004 betreffende de voorwaarden voor erkenning van scholen voor het besturen van motorvoertuigen elk jaar een periodieke bijscholing volgen.

Deze bepaling voorziet dat de lesgevers van het terugkommoment die ook actief zijn als rijtschoolinstructeur de duurtijd van de basisopleiding of de bijkomende opleiding in mindering mogen brengen van deze periodiek te volgen bijscholing.

Artikel 39

Om erkend te worden, moeten lesgevers voldoen aan een aantal minimale kwaliteitsvoorwaarden namelijk het verbod op bepaalde strafrechtelijke veroordelingen, het verbod om vervallen te zijn of te zijn geweest van het recht tot sturen, de verplichting om ten minste reeds 3 jaar houder te zijn van het rijbewijs B en het verbod om een functie uit te oefenen die onverenigbaar is met de functie van lesgever voor het terugkommoment.

Artikel 40

De lesgever zal tijdens het onderdeel 'praktijkoefeningen op oefenterrein' de deelnemers moeten begeleiden bij het uitvoeren van de oefeningen en zal hierbij de nodige ondersteuning moeten bieden.

Daarom wordt vereist dat de lesgever houder is van een beroepsbekwaamheidsbrevet II. Het beroepsbekwaamheidsbrevet II verleent immers toegang tot de functie van instructeur voor het geven van praktisch rijonderricht aan kandidaat bestuurders voor voertuigen van de categorie B en G.

Naast de houders van een beroepsbekwaamheidsbrevet II zijn er ook nog andere personen geschikt om het onderdeel praktijkcoëfeningen op oefenterrein te geven, namelijk personen die in het kader van hun beroep over een gedegen praktijkervaring op dat vlak beschikken. Daarom voorziet deze bepaling dat een kandidaat-lesgever geen houder moet zijn van een beroepsbekwaamheidsbrevet II indien hij aan het Departement Mobiliteit en Openbare Werken kan aantonen dat hij over minimum 3 jaar relevante beroepservaring beschikt in het geven van praktijklessen aan bestuurders van voertuigen van categorie B.

Tot slot moet de lesgever, ongeacht of hij in het bezit is van een beroepsbekwaamheidsbrevet II of de vereiste relevante beroepservaring, ook houder zijn van het getuigschrift waaruit blijkt dat de basisopleiding en de bijkomende opleiding zoals vermeld in artikel 33 en artikel 34, tweede lid van voorliggend ontwerp van besluit werden gevolgd.

Artikel 41

Tijdens de onderdelen 'kennismaking en reflectie als beginnende bestuurder' en 'groepsgesprek' is er sprake van een gedachte-uitwisseling in groep.

Het is dan ook van belang dat de lesgever over de vereiste bekwaamheid beschikt om een deelnemer op dat vlak de nodige pedagogische begeleiding en ondersteuning te kunnen bieden.

Daarom wordt vereist dat de lesgever houder is van een beroepsbekwaamheidsbrevet II of III of van een pedagogisch diploma. Het beroepsbekwaamheidsbrevet II verleent toegang tot de functie van instructeur voor het geven van praktisch rijonderricht aan kandidaat bestuurders voor voertuigen van de categorie B en G. Het beroepsbekwaamheidsbrevet III verleent toegang tot de functie van instructeur voor het geven van theoretisch onderricht.

Naast de houders van een beroepsbekwaamheidsbrevet II of III of van een pedagogisch diploma zijn er ook nog andere personen geschikt om de onderdelen 'kennismaking en reflectie als beginnende bestuurder' en 'groepsgesprek' te geven, namelijk personen die in het kader van hun beroep over een gedegen praktijkervaring op dat vlak beschikken. Daarom voorziet deze bepaling dat een kandidaat-lesgever geen houder moet zijn van een beroepsbekwaamheidsbrevet II of III of van een pedagogisch diploma indien hij aan het bestuur kan aantonen dat hij over minimum 3 jaar relevante beroepservaring beschikt in het geven van interactieve theorielessen aan groepen van personen of het begeleiden van groepsgesprekken met telkens mobiliteit of verkeersveiligheid als centraal thema.

Tot slot moet de lesgever, ongeacht of hij in het bezit is van één van voormelde beroepsbekwaamheidsbrevetten, van een pedagogisch diploma of een gelijkwaardige beroepservaring, ook houder zijn van het getuigschrift waaruit blijkt dat de basisopleiding en de bijkomende opleiding zoals vermeld in artikel 33 en artikel 34, eerste lid van voorliggend ontwerp van besluit werden gevolgd.

Artikel 42

Zoals vermeld in artikel 21 van het voorliggende ontwerp van besluit kunnen de onderdelen van het terugkommoment enkel gegeven worden door een erkende lesgever.

Om deze erkenning te verkrijgen, wordt er in een erkenningsprocedure voorzien waarbij de lesgever bepaalde informatie bezorgt zodat kan worden nagegaan of voldaan is aan de benodigde kwaliteitsgaranties.

Artikel 43

Iedere lesgever moet te allen tijde voldoen aan de erkenningsvoorwaarden.

Indien de lesgever van het terugkommoment ook actief is als rijkschoolinstructeur, kan hij zijn erkenning in het kader van het terugkommoment slechts behouden op voorwaarde dat hij eveneens voldoet aan de voorwaarden van periodieke bijscholing zoals opgelegd door artikel 14, §1, van het koninklijk besluit van 11 mei 2004 betreffende de voorwaarden voor erkenning van scholen voor het besturen van voertuigen. Deze periodieke bijscholing heeft betrekking op drie onderwerpen die de rijkschoolinstructeur op het einde van een cyclus van drie jaar moet gevolgd hebben. Deze bijscholing garandeert een blijvende kwaliteit van de lesgever.

Ook voor de lesgever die niet over een beroepsbekwaamheidsbrevet beschikt, moet er een blijvende garantie zijn als kwaliteitsvolle lesgever. Daarom kan de erkenning van de lesgever die houder is van een pedagogisch diploma of over de vereiste relevante beroepservaring beschikt, slechts behouden blijven indien hij ook een vorming volgt. Één van de drie onderwerpen van de periodieke bijscholing voor rijkschoolinstructeurs betreft "begrippen en methodologie van de organisatie van het theoretische en praktische onderricht". Gezien deze vorming het beste aansluit bij de inhoud en de doelstellingen van het terugkommoment, voorziet deze bepaling dat lesgevers die niet over een beroepsbekwaamheidsbrevet beschikken deze vorming ook moeten volgen. De interval en duurtijd van deze vorming zijn gebaseerd op de bijscholingsvereisten voor de rijkschoolinstructeurs, wat voor deze lesgevers neerkomt op een vorming van 12 uur om de drie jaar.

Artikel 44

Artikel 4 van het decreet van 9 maart 2018 houdende het terugkommoment in het kader van de rijopleiding categorie B bepaalt dat de Vlaamse Regering de voorwaarden en nadere regels van het terugkommoment bepaalt.

Volgens de memorie van toelichting bij het decreet kan de Vlaamse Regering op grond hiervan onder meer regels uitvaardigen over de voorwaarden waaraan de lesgever moet voldoen, met inbegrip van diens opleiding.

Enkel een lesgever die erkend werd, mag een onderdeel van het terugkommoment geven. Om erkend te worden, moet de lesgever niet alleen een opleiding hebben gevolgd maar moet hij ook voldoen aan de voorwaarden zoals beschreven in de artikelen 39 tot en met 41 van het voorliggend ontwerp van besluit.

Gezien de lesgever niet in loondienst moet zijn van een instelling maar voor verschillende instellingen het terugkommoment mag geven, moet elke lesgever, los van de instelling, erkend worden.

Ter dekking van de kosten van administratie, controle van en toezicht op de lesgevers, is een retributie zoals voorzien in deze bepaling verschuldigd.

Het bedrag van de retributie wordt geïnd door het Departement Mobiliteit en Openbare Werken en wordt jaarlijks geïndexeerd.

Artikel 45

Toezicht op en controle van de werking van instellingen en lesgevers garanderen de benodigde kwaliteit.

Artikel 46

Deze bepaling bevat de verplichting voor de instelling en de lesgevers tot het geven van alle inlichtingen die worden opgevraagd in het kader van de toezicht en controle.

Artikel 47

Met het oog op inspecties worden er ambtenaren speciaal aangesteld om te zorgen voor het toezicht op de naleving van de reglementaire bepalingen.

De inspecteurs hebben bij hun inspecties toegang tot de lokalen en het oefenterrein en kunnen elk onderdeel van het terugkommoment bijwonen. Ze mogen alle noodzakelijke informatie (al dan niet elektronische documenten) die verband houdt met het terugkommoment alsook met de voorwaarden die betrekking hebben op de erkenning van instellingen en lesgevers inkijken en mogen zich, zo nodig, met het oog op het onderzoek een kopie laten overhandigen.

Artikel 48

De ambtenaren vermeld in artikel 47 van het voorliggend ontwerp van besluit zijn gehouden aan het beroepsgeheim.

Artikel 49

Het voorliggende ontwerp van besluit voorziet in toezicht op haar naleving. Dat toezicht wordt toevertrouwd aan inspecteurs die de minister of zijn gemachtigde aanwijst.

De inspecteurs verzamelen bij en in het kader van de uitoefening van hun opdracht gegevens. Die gegevens bevatten onder meer persoonsgegevens (in de zin van gegevens over en van natuurlijke personen).

Met het oog op de taken die hen worden toevertrouwd, is het niet wenselijk om de betrokkenen wiens gegevens worden verwerkt, in kennis te stellen van het feit dat hun gegevens verzameld zijn en verwerkt worden en hen bijgevolg de inlichtingen en de rechten mee te delen die door de algemene verordening gegevensbescherming worden voorzien.

Zo is het niet aangewezen dat wanneer een inspecteur gegevens verzamelt in het kader van een fraudeonderzoek, men hieromtrent wordt geïnformeerd. Indien de inspecteur hiertoe zou worden verplicht, zouden betrokkenen in de mogelijkheid worden gesteld de onwettige praktijken gedurende een bepaalde periode te stoppen of bewijzen te doen verdwijnen, zodat een verdere controle geen zin meer zou hebben.

Dit zou een efficiënte controle in de weg staan en niet stroken met de geest van de regelgeving waarop de inspecteurs toezicht dienen te houden.

Hieraan wordt tegemoet gekomen door een uitzondering van de rechten van betrokkenen te voorzien op basis van artikel 23 algemene verordening gegevensbescherming (Verordening (EU) 2016/679 van het Europees Parlement en de Raad van 27 april 2016 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens en tot intrekking van Richtlijn 95/46/EG). Dit wordt gedaan met een bepaling die bestaat uit zes leden en afgestemd is op de concrete gegevensverwerking.

Artikel 50

Dit artikel bepaalt de mogelijkheid voor de minister of zijn gemachtigde om de erkenning van de instelling op te schorten of in te trekken wanneer de bepalingen van het voorliggende ontwerp van besluit niet worden nageleefd.

Om de rechten van de verdediging te verzekeren, wordt voorzien in een procedure tot horen van de zaakvoerder van de instelling.

Om de proportionaliteit van de sancties te waarborgen en elke willekeur te vermijden kan een intrekkingmaatregel slechts worden genomen indien deze werd voorafgegaan door een schorsingsmaatregel.

Dit artikel bepaalt eveneens de gevolgen gekoppeld aan de schorsing of de intrekking.

De schorsing en de intrekking van de erkenning van de instelling worden gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad met het oog op tegenstelbaarheid en duidelijkheid ten opzichte van de personen die verplicht het terugkommoment moeten volgen en andere eventuele betrokkenen.

Artikel 51

Deze bepaling voorziet dat de erkenning van de instellingen die de ondernemingsactiviteiten hebben stopgezet, wordt ingetrokken. In dat geval voldoen zij immers niet meer aan één van de essentiële erkenningsvoorwaarden. Er is in dit verband geen noodzaak om de zaakvoerder van de instelling te horen gezien de stopzetting van de ondernemingsactiviteiten objectief kan vastgesteld worden.

De intrekking van de erkenning van de instelling wordt gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad met het oog op tegenstelbaarheid en duidelijkheid ten opzichte van de personen die verplicht het terugkommoment moeten volgen en andere eventuele betrokkenen.

Artikel 52

De subsidie wordt toegekend onder voorbehoud van naleving van alle voorwaarden van het voorliggend ontwerp van besluit.

Op grond van artikel 13 van de wet van 16 mei 2003 tot vaststelling van de algemene bepalingen die gelden voor de begrotingen, de controle op de subsidies en voor de boekhouding van de gemeenschappen en de gewesten, alsook voor de organisatie van de controle door het Rekenhof, is de instelling als begunstigde van de subsidie gehouden tot onmiddellijke terugbetaling van de subsidie indien de voorwaarden van het voorliggend ontwerp van besluit niet worden nageleefd.

Deze bepaling voorziet bovendien dat de subsidie niet wordt uitbetaald indien wordt vastgesteld dat niet voldaan is aan de voorwaarden (bijvoorbeeld bij vaststelling van fraude).

Artikel 53

Dit artikel bepaalt de mogelijkheid voor de minister of zijn gemachtigde om de erkenning van de lesgever op te schorten of in te trekken wanneer de bepalingen van het voorliggende ontwerp van besluit niet worden nageleefd.

Om de rechten van de verdediging te verzekeren, wordt voorzien in een procedure tot horen van de lesgever.

Om de proportionaliteit van de sancties te waarborgen en elke willekeur te vermijden kan een intrekingsmaatregel slechts worden genomen indien deze werd voorafgegaan door een schorsingsmaatregel.

Dit artikel bepaalt eveneens de gevolgen gekoppeld aan de opschorting of de intrekking.

Artikel 54

Dit artikel voert een procedure in om een lesgever wiens gedrag een onmiddellijke stopzetting van het lesgeven rechtvaardigt, te kunnen schorsen. De rechten van verdediging en het principe van het vermoeden van onschuld worden gevrijwaard.

Artikel 55

Deze bepaling voorziet in een sanctie die los staat van de sanctie van de schorsing van de erkenning van de lesgever.

Een lesgever die in zijn omgaan met de deelnemers, zijn kennis van de materie of zijn didactische vaardigheden ernstig tekortschiet, kan op die manier via een bijkomende opleiding worden bijgestuurd om ervoor te zorgen dat de vereiste kwaliteit van lesgeven alsnog kan worden geboden.

De ontoereikendheid van de vaardigheden kan worden vastgesteld bij een inspectie of ten gevolge van een onderzoek naar aanleiding van klachten van deelnemers.

Om de rechten van de verdediging te verzekeren, wordt voorzien in een procedure tot horen van de lesgever.

Artikel 56

Het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid werd opgericht door de Vlaamse Overheid met als doel om alle acties rond verkeersveiligheid beter op elkaar af te stemmen en te coördineren. In die optiek vormt de cel Rijopleiding en vakbekwaamheid binnen deze afdeling dan ook de aangewezen entiteit om als toezichthouder na te kijken of de deelnemer het terugkommoment tijdig gevolgd heeft en te zorgen voor de administratieve verwerkingen hieromtrent.

Artikel 57

Het afdelingshoofd van het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid is de aanbevolen persoon om als handhavingsinstantie in te staan voor de bestuurlijke beboetingsprocedure.

Artikel 58

Conform artikel 13, tweede lid van het decreet van 9 maart 2018 houdende het terugkommoment in het kader van de rijopleiding categorie B voorziet deze bepaling op welke categorieën van bestuurders de verplichting om het terugkommoment te volgen van toepassing is in de tijd.

De verplichting tot het volgen van het terugkommoment betreft een derde fase in de uitvoering van de vernieuwde rijopleiding. Bijgevolg zal deze verplichting gelden voor dezelfde personen als deze die onder de tweede fase van de vernieuwde rijopleiding vallen. Dit werd reeds hoger aangehaald in de tweede tot en met de vierde alinea van punt 3 van deze nota.

Artikel 59

Deze bepaling voorziet erin dat het voorliggende ontwerp van besluit in werking treedt op 1 januari 2019, met uitzondering van de afdelingen 1, 2 en 4 van hoofdstuk 5 en de afdelingen 1, 2, 3 en 5 van hoofdstuk 6 van het voorliggende ontwerp van besluit die in werking treden 10 dagen na publicatie in het Belgisch Staatsblad.

De datum van inwerkingtreding van het besluit is gebaseerd op het feit dat de eerste bestuurders ten vroegste vanaf 1 januari 2019 het terugkommoment moeten volgen (zoals reeds aangehaald in de tweede tot en met de vierde alinea van punt 3 van deze nota).

De afdelingen 1, 2 en 4 van hoofdstuk 5 en de afdelingen 1, 2, 3 en 5 van hoofdstuk 6 betreffen bepalingen die verband houden met de erkenning van de instellingen en lesgevers. Opdat het terugkommoment op 1 januari 2019 effectief zou kunnen worden gegeven, moeten er reeds instellingen en lesgevers zijn die hiertoe erkend zijn. Dit kan slechts bewerkstelligd worden door een vroegere inwerkingtreding.

Artikel 60

Deze bepaling belast de Vlaamse minister, bevoegd voor het verkeersveiligheidsbeleid, met de uitvoering van voorliggend ontwerp van besluit.

4. WEERSLAG VAN HET VOORSTEL OP DE BEGROTING VAN DE VLAAMSE GEMEENSCHAP

Het ontwerp heeft een impact op de begroting van de Vlaamse Gemeenschap.

Het terugkommoment zoals in dit besluit geconcipeerd kan volgens de sector worden aangeboden aan een prijs van 120 €. Deze prijs omvat de noodzakelijke infrastructuurkosten van het terrein, de lokalen, de voertuigen, verzekeringen, de uitbetaling van lesgevers, de jaarlijkse bijscholing en de administratieve afhandeling. Deze prijs is tot stand gekomen na overleg met de sector, met het oog op een voldoende aantal aanbieders om jaarlijks om en bij de vijfenzeventigduizend kandidaat bij te scholen mits een terugkommoment. Een onderbouwing van dit bedrag werd meegegeven vanwege de sector. Daarnaast werden de prijzen vergeleken bij huidige aanbieders van vrijwillige, gelijkaardige rijvaardigheidscursussen. Deze prijzen bedragen tussen de 150 à 195 € voor een cursus

van vier uur en 250 € voor een cursus van een volledige dag (8u). Evenwel moet worden opgemerkt dat het terugkommoment een ruimer klassikaal deel bevat dan deze rijvaardigheidscursussen, wat de kosten drukt. Rekening houdende met de eerdere opmerkingen van de Inspectie van Financiën bij de opmaak van het voorontwerp van decreet houdende het terugkommoment wordt geen vaste prijs maar een maximumprijs opgelegd van 100 €. Erkende instellingen kunnen er dus voor opteren om het terugkommoment aan te bieden aan een lagere prijs.

Het ontwerp van besluit bepaalt de vergoeding die door de bestuurders verschuldigd is aan de erkende instellingen. Immers, door het vastleggen van een maximumprijs voor het terugkommoment beoogt de toegang ertoe voor elkeen te waarborgen en streeft aldus een sociaal doel na. Deze vergoeding is niet noodzakelijk kostendekkend. Om de erkende instellingen te ondersteunen bij personeels- en werkingskosten, bevat het ontwerp een subsidiërsmechanisme.

De erkende instelling kan per geregistreerde deelnemer een werkingssubsidie van 20 euro ontvangen. Er zullen jaarlijks naar schatting vijfenzeventigduizend nieuwe houders van een rijbewijs het terugkommoment moeten volgen. Bijgevolg wordt de jaarlijkse kost voor de subsidiëring van de personeels- en werkingskosten van de erkende instellingen op een miljoen vijfhonderdduizend euro geraamd.

Het departement Mobiliteit en Openbare Werken wordt een jaar volgend op de invoering van het terugkommoment belast met een algemene evaluatie van het terugkommoment.

Verder moet voor de toezicht op en de handhaving van het terugkommoment een informaticoepassing worden voorzien. In een eerste inschatting, conferatur de principiële goedkeuring van het ontwerp van decreet houdende het terugkommoment op 14 juni 2017 werd de aankoop of ontwikkeling van de toepassing geraamd op honderdvijftigduizend euro.

De brieven om de deelnemers te wijzen op de verplichting om het terugkommoment te volgen en om desgevallend aan te manen indien ze het terugkommoment niet tijdig volgen, evenals de brieven in het kader van de handhaving moeten via de post worden verstuurd. De kosten worden geraamd op vijfenzestigduizend euro. Dit is een jaarlijks terugkerende kost.

De instellingen die een erkenning vragen om het terugkommoment te geven, zijn een retributie van tachtig euro verschuldigd. Daarnaast zijn ze een jaarlijkse retributie van tachtig euro verschuldigd. Er wordt ingeschat dat tot dertig potentiële aanbieders een aanvraag zullen doen om als instelling erkend te worden. Deze retributies komen de algemene middelen toe op het begrotingsartikel MB0-9MFFAZZ-OW.

De lesgevers die een erkenning vragen, zijn hiervoor een eenmalige retributie van tachtig euro verschuldigd. Er wordt ingeschat dat in eerste instantie tachtig potentiële lesgevers een erkenning zullen aanvragen. Deze retributies komen de algemene middelen toe op het begrotingsartikel MB0-9MFFAZZ-OW.

De nieuwe houders van een rijbewijs die het terugkommoment laattijdig volgen, zullen een toeslag van vijftig euro verschuldigd zijn aan de erkende instelling. De erkende instelling maakt deze toeslag over aan het Departement Mobiliteit en Openbare Werken, ter vergoeding van de bijkomende administratieve last. Op dit moment kan niet ingeschat worden hoeveel nieuwe houders van een rijbewijs deze toeslag zullen moeten betalen. Deze toeslagen komen de algemene middelen toe op het begrotingsartikel MB0-9MFFAZZ-OW.

De vereiste kredieten zullen op MB0-MF024-3300 (het Verkeersveiligheidsfonds) worden ingeschreven.

Het (gunstig) advies van de Inspectie van Financiën werd verleend op 3 mei 2018.

Het begrotingsakkoord werd verleend op 28 mei 2018.

5. 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.

6. WEERSLAG VAN HET VOORSTEL OP HET PERSONEELSBESTAND EN DE PERSONEELSBUDGETTEN

Naar schatting zullen elk jaar vijfenzeventigduizend nieuwe houders van een rijbewijs het terugkommoment moeten volgen.

Het decreet van 9 maart 2018 houdende het terugkommoment in het kader van de rijopleiding categorie B, waarvan dit ontwerp van besluit een uitvoering vormt, bevat de handhavingsprocedure waarbij de Vlaamse Regering wordt gemachtigd om toezichthouders en een handhavingsinstantie aan te wijzen.

Voor de opvolging van inbreuken (zie stroomschema) zal een bijkomende VTE (niveau C of B) nodig zijn. De voorziene bijkomende VTE voor opvolging van de inbreuken zal worden opgevangen binnen het huidige personeelsbestand.

7. KWALITEIT VAN DE REGELGEVING

Het bijgaande ontwerp van besluit werd aangepast aan het wetgevingstechnisch en taalkundig advies nr. 2018/142 van 5 april 2018.

Het ontwerp vereist geen Reguleringsimpactanalyse (RIA). De Vlaamse Regering keurde eerder de 'conceptnota rijopleiding categorie B' goed (VR 2015 0412 DOC. 1293/1BIS). Daardoor is de beleidsruimte op dit moment zeer beperkt. Het terugkommoment werd al opgenomen in de conceptnota. Er is dan ook geen RIA vereist voor het ontwerp van besluit.

Omtrent de conceptnota en voorliggend ontwerp van besluit werd een armoedetoets gevoerd.

8. VOORSTEL VAN BESLISSING

De Vlaamse Regering beslist:

- 1° haar principiële goedkeuring te hechten aan het bijgaande ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering houdende het terugkommoment in het kader van de rijopleiding categorie B;
- 2° de Vlaamse minister, bevoegd voor Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn:
 - 2.1. te gelasten over voornoemd ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering het advies in te winnen van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA);
 - 2.2. te machtigen te beoordelen of voornoemd advies aanleiding geeft tot aanpassing van de heden door de Vlaamse Regering principieel goedgekeurd tekst;
 - 2.3. 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 als de Vlaamse minister oordeelt dat voornoemd advies geen aanleiding geeft tot aanpassing van de heden door de Vlaamse Regering principieel goedgekeurde tekst.

De Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn

Ben WEYTS

Bijlagen:

- het principieel goed te keuren ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering
- het advies van de Inspectie van Financiën
- het begrotingsakkoord