

## NOTA AAN DE VLAAMSE REGERING

**Betreft: Standpuntbepaling van de Vlaamse Regering inzake het ontwerp van koninklijk besluit betreffende het rijbewijs voor havenvoertuigen**

### 1. INHOUDELIJK

#### 1. Inleiding:

Overeenkomstig artikel 6, §4, 3° van de Bijzondere Wet van 8 augustus 1980 tot hervorming van de instellingen, dienen de Gewestregeringen betrokken te worden bij “het ontwerpen van de regels van de algemene politie met uitzondering van de regels van politie over het verkeer op waterwegen bedoeld in §1, X, 10°, en de reglementering op het verkeer en vervoer, alsook van de technische voorschriften inzake verkeers- en vervoermiddelen”.

#### 2. Toelichting:

##### 2.1. Context:

Bij brief van 24 september 2018 vraagt de federale Minister van Mobiliteit, de heer Bellot, overeenkomstig artikel 3 van het protocol van 24 april 2001 tot regeling van de betrokkenheid van de Gewestregeringen bij het ontwerpen van de regels van de algemene politie en de reglementering op het verkeer en vervoer, het advies van de Vlaamse Regering binnen een termijn van 60 kalenderdagen.

##### 2.2. Algemene bespreking:

Het ontwerp van koninklijk besluit is opgemaakt op vraag van en na overleg met CEPA en CEPG, de werkgeversorganisaties van de haven Antwerpen en van de haven Gent.

Overeenkomstig het koninklijk besluit van 23 maart 1998 betreffende het rijbewijs, dat voorziet in de omzetting van Europese richtlijn 2006/126/EG, moet elk motorvoertuig dat niet wordt benut voor land- of bosbouw ingedeeld worden in de categorieën B, C1, C, D1 of D.

Dat betekent dat een voertuig gebruikt in de havens (hierna “havenvoertuig” genoemd), wanneer het op de openbare weg rijdt, in de categorie C of C1 thuishoort, al naargelang de maximale toegelaten massa van het voertuig. Deze zware machines zijn meestal voertuigen van categorie C.

Hoewel havenvoertuigen volgens richtlijn 2006/126 niet tot de motorvoertuigen worden gerekend en dus buiten het toepassingsgebied van de richtlijn vallen, worden zij volgens de Belgische

reglementering wel ingedeeld in de Europese voertuigcategorieën C1 en C.

Er kunnen twee soorten havenvoertuigen onderscheiden worden:

1. voertuigen gebruikt voor het vervoer van containers over de openbare weg binnen het havengebied en
2. voertuigen die voornamelijk worden gebruikt in de terminal van een havenbedrijf en uitzonderlijk op de openbare weg, waarvan de maximumsnelheid door hun constructie beperkt is tot 40 km/u of minder.

Het ontwerp van koninklijk besluit betreft enkel de tweede soort van havenvoertuigen.

Deze voertuigen zijn niet bedoeld voor gebruik op de openbare weg, maar de inrichting van een haven kan ertoe leiden dat een dergelijk voertuig kortstondig op de openbare weg moet rijden.

Het betreft voertuigen waarvan het laadvermogen weinig verschilt van de massa van het voertuig zelf: het zijn mobiele werktuigen, waarvan de maximumsnelheid door hun constructie beperkt is tot 40 km/u of minder. Het gaat vooral om machines voor het verplaatsen van containers binnen een haventerminal.

Afhankelijk van de inrichting van het havengebied en de terreinen van de havenbedrijven, moet een dergelijk havenvoertuig soms de terminal, die niet tot de openbare weg behoort, verlaten om via de openbare weg de terminal elders opnieuw binnen te rijden. Deze havenvoertuigen moeten soms ook over de openbare weg om hersteld te worden of om brandstof te tanken.

De impact van deze voertuigen op de verkeersveiligheid is te verwaarlozen, aangezien zij zich enkel binnen het door verkeersborden afgebakende havengebied verplaatsen.

Voor de havenbedrijven heeft de indeling van deze voertuigen in categorie C financiële gevolgen, met name de kost van de rijopleiding en de rijexamens met het oog op het behalen van een rijbewijs waarmee de betrokken werknemers kennis en vaardigheden verwerven die niet van nut zijn voor de bediening van dergelijke voertuigen. Bovendien moeten havenarbeiders opgeleid worden voor het gebruik van deze machines en moeten zij houder zijn van een bekwaamheidscertificaat voor het besturen ervan. Hun bekwaamheid wordt om de vijf jaar opnieuw beoordeeld.

Het probleem dat zich stelt door de indeling van havenvoertuigen in categorie C (of C1) is tweeledig:

1. de scholing en het bekomen van een rijbewijs C (of C1) hebben betrekking op geheel andere voertuigen dan havenvoertuigen: een vrachtwagen heeft als klassiek voertuig van categorie C weinig gemeen met een havenvoertuig, zoals bvb. een "reach stacker";
2. de scholing en het bekomen van een rijbewijs C stelt de bestuurder niet in staat om een havenvoertuig daadwerkelijk op een veilige manier te besturen, aangezien de risico's voor dergelijke voertuigen uit andere elementen voortvloeien. Daarom voorziet de Belgische arbeidsregelgeving reeds dat werknemers moeten opgeleid worden voor de bediening van dergelijke machines.

De rijbewijsregelgeving voorziet heden in een uitzondering voor bestuurders van voertuigen voor traag vervoer die vóór 1 oktober 1982 geboren zijn; deze bestuurders hoeven dus geen rijbewijs voor havenvoertuigen met een maximumsnelheid van hoogstens 40 km/u. Maar jongere bestuurders zijn heden verplicht houder te zijn van een rijbewijs C.

Het wordt gevraagd deze bestuurders dergelijke havenvoertuigen te laten besturen met een rijbewijs B. Er zou dus niet langer géén rijbewijs vereist zijn, maar wel een rijbewijs voor een categorie die garandeert dat de houder de verkeersregels beheerst.

Het voorliggende ontwerp zou een antwoord bieden op deze vraag.

### 2.3. Artikelsgewijze bespreking:

Artikel 1 wijzigt artikel 20, §7 van het koninklijk besluit van 23 maart 1998 betreffende het rijbewijs.

De woorden “voor een reis tussen bouwplaatsen liggend op een afstand van minder dan 5 km” worden vervangen door de woorden “in één van de volgende gevallen:

1° voor een reis tussen bouwplaatsen liggend op een afstand van minder dan 5 km

2° binnen een havengebied”.

Hierdoor zouden de havenvoertuigen die beschouwd kunnen worden als industriële voertuigen van speciale constructie in de zin van artikel 1, §2, 76 van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen, met een rijbewijs B bestuurd kunnen worden, op voorwaarde dat de snelheid van de voertuigen, wegens hun constructie, niet meer dan 40 km/u bedraagt en dat deze voertuigen gebruikt worden binnen een havengebied.

Het behoort tot de bevoegdheid van de federale overheid inzake het rijbewijs om te bepalen dat voor het besturen van bepaalde havenvoertuigen slechts een rijbewijs B vereist is.

Het zijn de gewesten die bevoegd zijn voor het beheer van de havens op hun grondgebied en dan ook elk voor zich de havengebieden kunnen afbakenen.

Zo definieert in het Vlaamse Gewest het decreet van 2 maart 1999 houdende het beleid en het beheer van de zeehavens de “havengebieden”.

Specifiek voor wat betreft de toepassing van de verordeningen voor het verkeer van havenvoertuigen (die overeenkomstig artikel 14bis van dit decreet van 2 maart 1999 kunnen worden vastgesteld), kan de Vlaamse Regering de grenzen van het havengebied bepalen.

In het ontwerp wordt niet bepaald wat wordt bedoeld met de term “havengebied”. Het ontwerp kan voor wat het Vlaamse Gewest betreft eenvoudig verwijzen naar het bovenvermelde decreet.

In de verklarende nota die bij het ontwerp werd gevoegd, wordt verwezen naar een gebied “afgebakend door verkeersborden”. Hier moet worden opgemerkt dat de federale wegcode geen verkeersborden tot afbakening van het havengebied bevat.

In het Vlaamse Gewest werden bij besluit van de Vlaamse Regering van 13 februari 2015 tot vaststelling van de aanwijzingsborden voor de afbakening van het toepassingsgebied van de verordeningen voor het verkeer van havenvoertuigen tussen de laad- en loskaaien, de opslagplaatsen, de hangars en de magazijnen die binnen het havengebied liggen verkeersborden bepaald om het begin en het einde van het havengebied aan te duiden.

Een verwijzing in het federale ontwerp naar de verkeersborden zoals vastgelegd in het Besluit van de Vlaamse Regering van 13 februari 2015 lijkt dan ook noodzakelijk.

Tot slot kan ook nog het volgende worden opgemerkt:

1. De voertuigen die met het voorliggende ontwerp van koninklijk besluit worden geïmplementeerd, zijn de industriële voertuigen van speciale constructie met een door hun constructie bepaalde maximumsnelheid van 40 km/u of minder. In de Franstalige versie van artikel 20, §7 van het koninklijk besluit van 23 maart 1998 betreffende het rijbewijs wordt er correct gesproken over: “la vitesse maximale (...) soit inférieure ou égale à 40 km/h”. In de Nederlandstalige versie

wordt er echter gesproken over: “de snelheid (...) minder dan 40 km/u is”. Dit dient rechtgezet te worden.

2. In de verklarende nota wordt gesteld dat de rijbewijsregelgeving heden in een uitzondering voorziet voor bestuurders van voertuigen voor traag vervoer die vóór 1 oktober 1982 geboren zijn: deze bestuurders hoeven geen rijbewijs te hebben voor het besturen van havenvoertuigen met een maximumsnelheid van 40 km/u. Volgens de verklarende nota zou er door de beoogde wijziging niet langer géén rijbewijs vereist zijn maar wel een rijbewijs voor een categorie die garandeert dat de houder de verkeersregels beheerst. Ondanks er wordt bepaald dat er niet langer géén rijbewijs zou vereist zijn, wordt er door het voorliggende ontwerp van koninklijk besluit niets gewijzigd aan de uitzondering die opgenomen is in artikel 4, 12° van het koninklijk besluit van 23 maart 1998 betreffende het rijbewijs.

Artikel 2 bepaalt dat de minister bevoegd voor het Wegverkeer belast is met de uitvoering van het besluit.

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

Het voorliggende voorstel heeft geen weerslag op de begroting van de Vlaamse Gemeenschap. Het gunstige advies van de Inspectie van Financiën werd verkregen op 7/11/2018 en wordt als bijlage bij deze nota gevoegd. Het akkoord van de minister, bevoegd voor de begroting, moet dus niet worden ingewonnen.

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

- a) Personeel: het voorstel heeft geen weerslag op gebied van personeelsinzet.
- b) Werkingsuitgaven: het voorstel heeft geen weerslag op de lopende uitgaven.
- c) Investerings en schulden: het voorstel heeft geen investeringen als gevolg.
- d) Ontvangsten: het voorstel heeft geen weerslag op de ontvangsten.
- e) Conclusie: het voorstel heeft geen weerslag op de werking van de lokale besturen.

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

Het voorstel heeft geen weerslag op het personeelsbestand en de personeelsbudgetten, zodat het akkoord van de Vlaamse minister, bevoegd voor het algemeen beleid inzake personeel en organisatieontwikkeling, niet vereist is.

## **5. KWALITEIT VAN DE REGELGEVING**

Aangezien er geen sprake is van een regelgevend initiatief van de Vlaamse overheid, is er voor deze nota aan de Vlaamse Regering geen wetgevingstechnisch advies, taalkundig advies of reguleringsimpactanalyse vereist. JoKER is hier tevens niet van toepassing.

## 6. VOORSTEL VAN BESLISSING

De Vlaamse Regering beslist:

1° in te stemmen met het ontwerp van koninklijk besluit betreffende het rijbewijs voor havenvoertuigen, mits er rekening gehouden wordt met de opmerkingen zoals geformuleerd in punt 2.3. van onderhavige nota.

2° de heer minister-president van de Vlaamse Regering te gelasten deze beslissing ter kennis te brengen van de federale overheid.

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

Ben WEYTS

Bijlagen:

- ontwerp van koninklijk besluit betreffende het rijbewijs voor havenvoertuigen
- advies van de Inspectie van Financiën