

DE VLAAMSE MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

NOTA AAN DE VLAAMSE REGERING

- Betreft:**
- Besluit van de Vlaamse Regering houdende diverse bepalingen over de begeleiding van uitzonderlijk vervoer en tot wijziging van diverse bepalingen van het besluit van de Vlaamse Regering van 20 december 2013 betreffende de bescherming van de verkeersinfrastructuur in geval van uitzonderlijk vervoer
 - Tweede principiële goedkeuring

Samenvatting

Bij huidig ontwerp van besluit wordt bepaald welke partijen de begeleiding van uitzonderlijk vervoer mogen uitvoeren en aan welke voorwaarden zij dienen te voldoen.

Dit ontwerp van besluit is een uitvoering van artikel 10 van het decreet van 3 mei 2013 betreffende de bescherming van de verkeersinfrastructuur in geval van bijzonder wegtransport.

1. SITUERING

A. BELEIDSVELD/BELEIDSDOELSTELLING

Het voorliggende ontwerp van besluit heeft betrekking op het beleidsveld “weginfrastructuur en wegenbeleid”.

B. VORIGE BESLISSINGEN EN ADVIEZEN

1. (eerste) principiële goedkeuring dd. 24 mei 2019

Op 24 mei 2019 heeft de Vlaamse Regering haar principiële goedkeuring gegeven. Zie hiervoor de documenten VR 2019 2405 DOC.0822/1 en VR 2019 2405 DOC.0822/2.

Tevens werd de Vlaamse minister, bevoegd voor Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn gelast om over het hierboven principiële goedgekeurd ontwerp advies in te winnen van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA) en de Vlaamse Toezichtscommissie (VTC).

Beide adviezen zullen hieronder besproken worden.

2. Advies van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA) dd. 14 juni 2019

De Mobiliteitsraad bundelde artikelsgewijs de opmerkingen van haar leden. Via het MORA advies heeft de sector haar opmerkingen overgemaakt. Deze opmerkingen werden onderzocht en het ontwerp werd op verschillende punten aan deze opmerkingen aangepast. Aangezien via de MORA de opmerkingen van de sector reeds gekend zijn, werd er geen apart overleg met de sector georganiseerd.

We bespreken hieronder de opmerkingen.

Artikel 11, voorheen artikel 2, tweede lid, 2°: voorwaarden begeleider

Er wordt door de leden van de MORA voorgesteld om de voorwaarde dat men minimaal drie jaar in het bezit moet zijn van een geldig rijbewijs voor het gebruikte begeleidingsvoertuig te schrappen en enkel te stellen dat men in het bezit moet zijn van een geldig rijbewijs. Deze aanpassing wordt voorgesteld om jongeren ook de kans te geven om als begeleider actief te zijn vanaf het moment dat ze beschikken over een rijbewijs.

Er werd niet ingegaan op deze suggestie aangezien het kunnen beschikken over een zekere ervaring in het kader van de verkeersveiligheid als noodzakelijk beschouwd wordt bij het begeleiden van uitzonderlijk vervoer. Doorgaans combineert de begeleider het besturen van een voertuig met het opvolgen van de reisweg, het geven van signalen aan het omliggende verkeer en communiceert hij ook met het uitzonderlijk transport zelf en in voorkomend geval met andere begeleiders. Het gaat dus om een complexe activiteit waarbij het bovendien belangrijk is dat de begeleider een juiste inschatting kan maken van de verkeerssituatie en hierop kan anticiperen. Om dit te kunnen doen is een bepaalde ervaring nodig.

Om deze redenen werd de voorwaarde behouden dat men drie jaar houder dient te zijn van een geldig rijbewijs voor het gebruikte begeleidingsvoertuig.

Artikel 41 voorheen artikel 2, derde lid, 1°: voorwaarden verkeerscoördinator

Bij dit artikel werd opgemerkt dat de voorwaarde betreffende de vereiste ervaring (namelijk dat iemand gedurende de laatste vier jaar minimaal drie jaar of gedurende de laatste tien jaar minimaal acht jaar als begeleider actief geweest is) ertoe leidt dat beginnende begeleiders op die manier nooit verkeerscoördinator kunnen worden. Verder wordt ook aangehaald dat het beschouwd kan worden als een beperkende factor voor ondernemingen met bijvoorbeeld één begeleider en één begeleidingsvoertuig (de zogenaamde interne transporten waarbij een transporteur zelf de eigen transporten begeleidt). Tot slot wordt nog aangehaald dat indien een onderneming zou willen uitbreiden naar twee of meer begeleiders/voertuigen dit pas mogelijk zou zijn na vier jaar.

In het huidige ontwerp wordt deze voorwaarde niet langer hernomen.

Artikel 4: voorwaarden voor de begeleidingsonderneming

In het vroegere artikel 4 werd gesteld dat de aanvraag tot erkenning ook de toestemming van de onderneming bevat om de inspecteurs die de minister of zijn gemachtigde aanwijst, toe te laten om in elke omstandigheid alle voertuigen te bezichtigen, vaststellingen te doen en documenten te raadplegen.

De leden van de MORA stelden voor om in deze bepaling alle voertuigen te vervangen door alle begeleidingsvoertuigen en om duidelijk te specificeren welke documenten kunnen worden geraadpleegd.

In het huidige ontwerp wordt deze bepaling niet meer opgenomen.

Artikel 5: doorlooptijd aanvraagprocedure

De doorlooptijd werd door de leden van de MORA als te lang beschouwd.

Het artikel betreffende de aanvraagprocedure werd gewijzigd en de maximale doorlooptijd bij een aanvraag is in huidig ontwerp korter gemaakt. Er is een termijn voorzien van 1 maand. Als het hoofd van het agentschap binnen die termijn geen beslissing genomen heeft, kan de aanvrager hem verzoeken alsnog een beslissing te nemen. Wanneer ook dan een beslissing uitblijft binnen de 14 dagen na ontvangst zal de erkenning stilzwijgend verleend worden.

Artikel 5 voorheen artikel 6 en artikel 41: uitreiking, schorsing en intrekking van de erkenning
De leden van de MORA merken op dat men op eenvoudige wijze moet kunnen nagaan of een begeleidingsfirma al dan niet erkend is.

Het ontwerp werd aan deze opmerking aangepast. De publicatie in het Belgisch Staatsblad (artikel 6 en 41) werd verwijderd. Wel is aan het ontwerp van besluit toegevoegd dat op de website van het agentschap een lijst bekendgemaakt zal worden met erkende begeleidingsondernemingen. In het geval van een schorsing zal de begeleidingsonderneming voor de duurtijd van deze schorsing van deze lijst verwijderd worden.

Artikel 6 en 17 voorheen artikel 7: aanvraag tot erkenning

Het oorspronkelijke artikel 7 bepaalde dat bij een wijziging van gegevens een nieuwe aanvraag tot erkenning gedaan diende te worden. De leden van de MORA stellen voor dat het meedelen van wijzigingen zou moeten volstaan.

Het ontwerp werd in deze zin aangepast. Artikel 7 werd verwijderd en in het huidige ontwerp werd artikel 6 en een bijkomend lid in artikel 17 toegevoegd. In deze artikels wordt een meldingsplicht ingevoerd voor de begeleidingsonderneming en de begeleider wanneer bepaalde informatie wijzigt of wanneer men niet meer voldoet aan bepaalde voorwaarden voor erkenning.

Artikel 7 voorheen artikel 11, vierde lid: indexatie van de retributie

Er wordt voorgesteld om niet jaarlijks te indexeren.

Op deze suggestie wordt niet ingegaan. Er wordt gekozen voor een gebruikelijke jaarlijkse indexatie waardoor er geen te grote indexsprongen worden gecreëerd in de retributiebedragen.

Artikel 13 voorheen 14: doorlooptijd aanvraagprocedure

Idem als bij artikel 5. Zie hierboven.

Artikel 18, vierde lid voorheen 19: indexatie retributies

Idem als bij artikel 11. Zie hierboven.

Artikel 30, §2 voorheen artikel 20, 1°: voorwaarden voor deelname examen kandidaat-begeleiders

De leden van de MORA geven aan dat ze zekerheid zouden willen over het feit dat de stage een onbezoldigde stage is.

In artikel 30 werd het onbezoldigd karakter van de stage expliciet opgenomen.

Artikel 24 voorheen artikel 21, §1 en 2: doorlooptijd aanvraagprocedure (van het examen)

Voor wat betreft de inschrijvingsprocedure voor het examen wordt de termijn die voorzien was om te bevestigen of een aanvraag al dan niet volledig is als te lang beschouwd door de leden van de MORA. Er wordt voorgesteld om de duurtijd van 1 maand te vervangen door 14 dagen.

In het huidige ontwerp wordt niet langer gewerkt met een melding betreffende de al dan niet volledigheid van de aanvraag. Tevens werd de mogelijkheid om de beslissingstermijn te verlengen, verwijderd. De inschrijvingsprocedure werd aangepast/ vereenvoudigd waardoor de totale doorlooptijd van de inschrijving voor het examen verminderd wordt.

Artikel 25 voorheen artikel 22, 2°: de kennis van de specifieke regelgeving voor vrachtovervoer

Er wordt opgemerkt dat kennis van de wegcode en de regelgeving uitzonderlijk vervoer volstaat voor de begeleider uitzonderlijk vervoer.

Kennis van de specifieke regelgeving vrachtovervoer wordt als aangewezen beschouwd waardoor dit behouden werd in artikel 25 van het ontwerp.

Artikel 29, 30 en 31: invulling van de stage

Betreffende de invulling van de stage hadden de leden van de MORA verschillende opmerkingen namelijk dat de vereisten van de stage ertoe leiden dat de stagiair niet bij alle begeleidingsondernemingen terecht zal kunnen, de stage te veel uren bedraagt, niet elke begeleidingsonderneming voldoende transporten heeft om het mogelijk te maken drie maal vijf uur transporten mee te volgen, de ondernemingen die zelf uitzonderlijk transport verrichten beroep zullen moeten doen op een derde om een begeleider op te laten leiden, dat ook een begeleider als stagebegeleider kan optreden en de beperking tot het begeleiden van twee stagiairs geen zin heeft.

Aan een deel van de hierboven vermelde opmerkingen wordt tegemoetgekomen. In het voorliggende ontwerp wordt een onderscheid gemaakt tussen de begeleider type 1 en type 2. Bij de minder complexe transporten conform artikel 7, §1 van het besluit van de Vlaamse Regering van 20 december 2013 wordt van de verkeerscoördinator in het huidige ontwerp niet langer verwacht dat hij een stage doorlopen heeft. In die zin zullen de ondernemingen die zelf uitzonderlijk transport verrichten (doorgaans bestaande uit een konvooi zoals beschreven in artikel 7, §1 van het besluit van de Vlaamse Regering van 20 december 2013) niet afhankelijk zijn van een derde voor het opleiden van nieuwe stagiairs.

Voor transporten bestaande uit andere konvoien dan deze in artikel 7, §1, beschreven, is het wel vereist dat de begeleider en verkeerscoördinator een stage doorlopen hebben. Aangezien de stage enkel doorlopen zal moeten worden wanneer men de bedoeling heeft om konvoien te begeleiden met meer dan één begeleidingsvoertuig is het ook voor de hand liggend dat tijdens de stage er transporten gevolgd zullen worden waar met minstens twee begeleidingsvoertuigen gewerkt wordt. Het aantal uren dat een stagiair dient te investeren kan bezwaarlijk als een te hoge investering beschouwd worden. Het feit dat er drie maal vijf uur stage gevolgd dient te worden samen met een verkenning lijkt dan ook passend gelet op de verantwoordelijkheid van de begeleider uitzonderlijk vervoer.

Bovendien is het voor de stagiair ook steeds mogelijk om de verschillende onderdelen bij verschillende begeleidingsondernemingen te volgen en is het in het huidige ontwerp ook mogelijk gemaakt dat voor de stagedelen vermeld in artikel 30, 2°, 3° en 4° men meerdere kortere transporten zou volgen.

Opdat de stagiair optimaal zou kunnen leren van deze stage dient een stagebegeleider over een bepaalde ervaring te beschikken, wordt er een beperking opgelegd voor wat betreft het aantal stagiairs die een stagebegeleider mag begeleiden en wordt het aantal stagiairs per transport ook beperkt. Huidig ontwerp werd in die zin aangepast dat ook een begeleider met het vereiste aantal jaren ervaring als stagebegeleider kan optreden. De overige voorwaarden worden behouden.

Artikel 33 voorheen artikel 31: formulier stageverloop

De MORA wenst dat het modelformulier betreffende de stage ook aan hen overgemaakt zal worden ter evaluatie van de inhoud ervan.

Er is geen enkele verplichting om dit modelformulier officieel voor te leggen ter advies waarbij ook rekening moet gehouden worden dat bijkomende adviesaanvragen termijnen bevatten die de tijdige implementatie in het gedrang kunnen brengen. Het modelformulier zal voordat het Ministerieel Besluit genomen wordt ter informatie overgemaakt worden aan de MORA.

Artikel 10 en 21 voorheen artikel 37 en artikel 42: naleving voorwaarden

De MORA leden stellen voor om te concretiseren in welke gevallen er over gegaan kan worden tot een waarschuwing/intrekking/schorsing.

Het huidige ontwerp werd in die zin aangepast. In artikel 10 en 21 wordt een concrete opsomming voorzien van de verschillende situaties die kunnen leiden tot de intrekking/schorsing van de erkenning.

Artikel 21 voorheen artikel 42 – 44: sancties ten aanzien van de begeleider

De leden van de MORA achten het aangewezen dat de werkgever op de hoogte gesteld wordt van een intrekking/schorsing van de erkenning van de begeleiders waar zij beroep op doen.

Het is niet mogelijk voor het agentschap om iedereen die in dienstverband staat met een bepaalde begeleider op de hoogte te brengen van een schorsing of intrekking van de erkenning van de begeleider in kwestie.

Om tegemoet te komen aan de MORA werd er artikel 22 toegevoegd waarbij er voorzien wordt dat wanneer de erkenning van de begeleider ingetrokken of geschorst wordt deze de begeleidingsonderneming onmiddellijk op de hoogte brengt.

Artikel 46: erkenning Europese beroepskwalificaties/ artikel 49: buitenlandse opleiding/vorming

Naar analogie met het advies van de Raad van State (zie hiervoor 8.2-8.3 van het advies met nummer 66.478/1/V dd. 9 september 2019) wordt geoordeeld dat huidig ontwerp buiten het toepassingsgebied valt van de richtlijn 2005/36/EG en het decreet van 24 februari 2017 tot gedeeltelijke omzetting van richtlijn 2005/36/EG van het Europees Parlement en de Raad van 7 september 2005 betreffende de erkenning van beroepskwalificaties.

Om deze reden werd het hoofdstuk 7 “De erkenning van Europese beroepskwalificaties” verwijderd uit het huidig ontwerp.

De opmerkingen bij dit hoofdstuk hebben dan ook geen verdere relevantie meer.

Artikel 41-45 voorheen artikel 60-61: slotbepalingen

Er wordt een ruimere overgangstermijn (van negen maanden) gevraagd. Tevens wordt voorgesteld dat ondernemingen die een erkenning van bewakingsonderneming hebben of begeleiders die houder zijn van een identificatiekaart automatisch een erkenning zouden moeten krijgen.

In het huidige ontwerp wordt zoals de MORA leden voorstelden, een ruimere overgangstermijn voorzien tot 1 oktober 2020.

Op het voorstel om een automatische erkenning te verlenen aan ondernemingen die een erkenning van bewakingsonderneming hebben of begeleiders die houder zijn van een identificatiekaart werd niet ingegaan aangezien de voorwaarden die gesteld worden aan de begeleidingsonderneming eerder beperkt zijn en de begeleiders tot uiterlijk 1 oktober gebruik mogen maken van hun bekwaamheidsattest bewakingsagent – begeleiding uitzonderlijk vervoer om een erkenning begeleider uitzonderlijk vervoer type 1 of type 2 te verkrijgen.

2. Advies van de Vlaamse Toezichtscommissie voor de verwerking van persoonsgegevens (VTC) dd. 23 juli 2019

De VTC stelde in haar advies vast dat het ontwerp niet in een voldoende en precieze wettelijke rechtsgrond voorziet om de informatie te bewaren betreffende de strafrechtelijke veroordelingen en strafrechtelijke feiten.

Artikel 36 werd in deze zin aangepast. Onder meer het uittreksel uit het strafregister, de kennisgevingen betreffende de veroordeling voor bepaalde feiten, het bij wijze van hoofdstraf vervallen verklaard worden en de kennisgeving indien het rijbewijs ingetrokken wordt, worden expliciet en precies opgenomen in dit artikel.

2. INHOUD

A. ALGEMENE TOELICHTING

1. De begeleiding van uitzonderlijke transporten wordt tot op heden geregeld in het koninklijk besluit van 10 juni 2010 betreffende het wegverkeer van uitzonderlijke voertuigen en in het besluit van de Vlaamse Regering van 20 december 2013 betreffende de bescherming de verkeersinfrastructuur in geval van uitzonderlijk vervoer. De erkenning van de begeleiders en bewakingsondernemingen wordt geregeld in de wet van 10 april 1990 tot regeling van de bijzondere en private veiligheid (hierna de Bewakingswet).

2. Vandaag is de erkenning van de begeleiding tweeledig. Enerzijds moet het bedrijf erkend zijn als bewakingsonderneming of interne bewakingsdienst, anderzijds moet de begeleider op zich erkend zijn.

De erkenning als bewakingsonderneming of interne bewakingsdienst zoals beschreven in de Bewakingswet is er gekomen omdat de erkenning van begeleiders destijds van de FOD Mobiliteit naar de FOD Binnenlandse zaken is overgedragen. Dit was een beslissing die toeliet zeer snel een kader te scheppen voor de erkenning van die ondernemingen maar in de praktijk nooit gesteund is geweest door de sector.

Om als bewakingsonderneming erkend te worden moet men voldoen aan een reeks voorwaarden:

- *Elke bestuurder van een dergelijke onderneming moet gecertificeerd zijn als leidinggevende.*
 - *De opleidingen daartoe zijn toegespitst op effectieve bewakingsondernemingen die actief zijn in: toezicht en bescherming van roerende en onroerende goederen, bescherming van personen, toezicht en bescherming bij het vervoer van goederen, geld en waardevolle objecten, beheer van geldtelcentrales, beheer van alarmcentrales, ...*
 - *De opleiding duurt 15 dagen kost ruim €2000 (exclusief BTW) en behandelt onderwerpen als:*
 - *Organisatie van de private en publieke veiligheidssector*
 - *Grondige studie van de regelgeving met betrekking tot de bewaking*
 - *Grondrechten en aan de bewaking aanverwante juridische regelingen*
 - *Toegepaste aansprakelijkheid*
 - *Recente criminaliteitsontwikkelingen*
 - *Veiligheids-en risicoanalyse*
 - *Security Awareness*
 - *Maatschappelijke en culturele vorming*
 - *Sociale verhoudingen en collectieve overeenkomsten*
 - *Training aan de hand van dilemma's tussen sociale, wettelijke, ethische bepalingen en commerciële belangen*
- *Nazicht van het bedrijf met controle van de statuten, CV en strafrechtelijk verleden van de bestuurder, ...*

- *Nazicht van de infrastructuur (telecommunicatie, kasten, kantoor, ...).*

Deze voorwaarden dragen weinig bij aan de kwaliteit van de begeleiding en kosten zowel de aanvrager als de overheid veel moeite en tijd.

Daarnaast is er de erkenning als begeleider zelf.

Hiertoe dient een begeleider een opleiding te volgen van 8 dagen en 1 examendag (€1620 exclusief BTW). Verder moet de kandidaat begeleider slagen in het psychotechnisch onderzoek van Selor, over een blanco strafregister beschikken, geen verval van het recht tot sturen gehad hebben gedurende de laatste 3 jaren, controle in de politiedatabank, ...

Zowel de opleiding als screening van de kandidaten draagt bij tot de kwaliteit van de begeleiding. De vraag is in hoofdzaak of de onderzoeken even grondig moeten blijven gebeuren en of de lat even hoog moet blijven liggen.

3. Het voorliggend ontwerp van besluit behoudt de logica van de Bewakingswet door zowel de ondernemingen te erkennen als de begeleiders zelfs.

Voor de ondernemingen is de erkenning zeer eenvoudig te bekomen. De voorwaarden om een erkenning te verkrijgen is dat de onderneming conform het wetboek economisch recht moet zijn en dat deze onderneming over een passende beroepsaansprakelijkheidsverzekering dient te beschikken.

De begeleiders zorgen voor de effectieve uitvoering op de straat. Hun bekwaamheid moet aldus verzekerd zijn.

Daarom dient men te beschikken over een bekwaamheidsattest begeleider uitzonderlijk vervoer om erkend te kunnen worden.

Er wordt hierbij een onderscheid gemaakt tussen de begeleider uitzonderlijk vervoer type 1 en type 2. Om het bekwaamheidsattest te bekomen dat vereist is voor een erkenning als een begeleider uitzonderlijk vervoer type 1 volstaat het om te slagen voor een examen. Om het bekwaamheidsattest te bekomen dat vereist is voor een erkenning als een begeleider uitzonderlijk vervoer type 2 dient men naast het slagen voor een examen ook een stage te vervullen.

Daarnaast zijn er enkele eisen die betrekking hebben op het gedrag van de begeleider, zoals het verval van het recht tot sturen.

B. TOELICHTING BIJ DE ARTIKELEN

Artikel 1

Om de leesbaarheid van de tekst te bevorderen, worden een aantal begrippen gedefinieerd.

Artikel 2

Er wordt bij de uitvoering van dit besluit gekozen om alle communicatie met het agentschap elektronisch te laten verlopen.

Artikel 3

Dit artikel bepaalt de voorwaarden om erkend te worden als begeleidingsonderneming.

Artikel 4

Dit artikel beschrijft enerzijds welke informatie de aanvraag zelf dient te bevatten (tweede lid) en anderzijds welke documenten samen met de aanvraag overgemaakt dienen te worden.

Artikel 5

Hierin wordt beschreven binnen welke termijn een beslissing genomen wordt door het hoofd van het agentschap betreffende de aanvraag tot erkenning.

Er wordt hier ook een verantwoordelijkheid bij de aanvrager zelf gelegd. Indien het hoofd van het agentschap binnen één maand geen beslissing genomen heeft, kan de onderneming een verzoek richten tot het hoofd van het agentschap om alsnog te beslissen.

Indien hierna nog geen beslissing genomen werd, wordt stilzwijgend de erkenning toegekend.

Opdat het voor iedereen kenbaar zou zijn op welke ondernemingen er beroep gedaan kan worden als begeleidingsonderneming wordt een lijst van ondernemingen gepubliceerd op de website van het agentschap.

Artikel 6

Artikel 6 bepaalt dat er een meldingsplicht is wanneer de informatie die opgegeven werd in de erkenningsaanvraag wijzigt dan wel wanneer de begeleidingsonderneming niet meer beschikt over een passende beroepsaansprakelijkheidsverzekering.

Op basis van deze informatie kan vervolgens nagegaan worden of een schorsing of intrekking van de erkenning eventueel wenselijk is.

Artikel 7

Dit artikel heeft betrekking op de retributies die verbonden zijn aan de erkenning.

Enerzijds is er de eenmalige retributie van 75 euro die betaald dient te worden alvorens de aanvraag behandeld wordt.

Anderzijds is er de jaarlijkse retributie van 75 euro. Alle ondernemingen die op 1 januari over een erkenning beschikken, zijn deze jaarlijkse retributie verschuldigd.

Wanneer de erkenning van de begeleidingsonderneming ingetrokken wordt, voor een bepaalde tijd geschorst wordt, of wanneer deze komt te vervallen, heeft dit niet tot gevolg dat er een pro rata terugbetaling zal zijn.

De retributies worden gekoppeld aan de gezondheidsindex die op 30 november 2020 is bereikt.

Artikel 8

Bij niet betaling van de retributie zal van rechtswege de schorsing van de erkenning intreden.

Artikel 9

Aangezien de duurtijd van de erkenning niet beperkt is in de tijd moet er de mogelijkheid zijn voor de onderneming om aan te geven dat men niet langer begeleidingsactiviteiten wenst uit te oefenen. Anders zou de onderneming nog steeds retributies verschuldigd zijn ook wanneer zij geen begeleidingsactiviteiten zou uitvoeren.

Vanaf de kennisgeving zal de erkenning komen te vervallen.

Artikel 10

Artikel 10 beschrijft in welke concrete situaties er overgegaan kan worden tot de intrekking of schorsing van de erkenning. Hierbij worden de rechten van verdediging gerespecteerd en wordt de

mogelijkheid gegeven om gehoord te worden en om een schriftelijk verweer te richten aan het hoofd van het agentschap.

Na het verweer neemt het hoofd van het agentschap een beslissing binnen een termijn van één maand. Bij gebreke aan een beslissing, zal dit in het voordeel van de begeleidingsonderneming zijn en wordt het hoofd van het agentschap geacht af te zien van de maatregel.

Artikel 11

Dit artikel bepaalt aan welke voorwaarden de kandidaat- begeleider dient te voldoen om erkend te worden als begeleider uitzonderlijk vervoer type 1 of type 2.

De begeleider type 1 zal enkel konvoien conform artikel 7, §1, van het besluit van de Vlaamse Regering van 20 december 2013 mogen begeleiden daar waar de begeleider type 2 bij elk type konvooi als begeleider kan optreden.

Artikel 12

Naar analogie met de procedure die van toepassing is voor de ondernemingen die een aanvraag tot erkenning doen, moet ook de kandidaat-begeleider een aanvraag indienen samen met bepaalde documenten opdat de voorwaarden in artikel 11 gecontroleerd zouden kunnen worden.

Artikel 13

De procedure tot erkenning wordt in dit artikel beschreven. Het betreft dezelfde procedure als deze die voor de erkenning van de ondernemingen gehanteerd worden.

Gelet op het feit dat de stilzwijgende erkenning tot een bewijsprobleem kan leiden bij een controle op de weg, wordt er expliciet vermeld dat de begeleider op elk moment nog een legitimatiekaart kan aanvragen.

Artikel 14

Dit artikel stelt dat de beslissing om een erkenning begeleider uitzonderlijk vervoer type 2 uit te reiken automatisch leidt tot het verval van een eventueel eerder uitgereikte erkenning type 1.

Een begeleider uitzonderlijk vervoer type 2 mag ook de transporten begeleiden die een begeleider uitzonderlijk vervoer type 1 mag begeleiden. In die zin heeft het geen enkel nut voor de begeleider uitzonderlijk vervoer type 2 om nog te beschikken over een eventueel eerder uitgereikte erkenning type 1. Bovendien zou deze situatie ertoe leiden dat de begeleider twee maal een jaarlijkse retributie dient te betalen. Om deze redenen wordt er gewerkt met een automatisch verval.

Artikel 15

Dit artikel spreekt voor zich.

Artikel 16

Vijfjaarlijks dient de legitimatiekaart vernieuwd te worden. De vernieuwingsaanvraag gaat gepaard met het opnieuw overmaken van bepaalde documenten zodat vijfjaarlijks ook een controle uitgevoerd kan worden aan de hand van deze documenten.

Artikel 17

De begeleider heeft zelf de verplichting om het agentschap in kennis te stellen van bepaalde wijzigingen in zijn situatie.

Artikel 18

Er worden naar analogie met de begeleidingsondernemingen ook voor de begeleiders twee soorten retributies geheven.

Eenzijds is er de eenmalige retributie van 25 euro die betaald dient te worden alvorens de erkenning verkregen kan worden.

Anderzijds is er de jaarlijkse retributie van 25 euro. Alle begeleiders uitzonderlijk vervoer die op 1 januari over een erkenning beschikken, zijn deze jaarlijkse retributie verschuldigd.

Wanneer de erkenning van de begeleider ingetrokken wordt, voor een bepaalde tijd geschorst wordt, of wanneer deze komt te vervallen, heeft dit niet tot gevolg dat er een pro rata terugbetaling zal zijn.

De retributies worden ook hier gekoppeld aan de gezondheidsindex die op 30 november 2020 is bereikt.

Artikel 19

Dit artikel spreekt voor zich.

Artikel 20

Artikel 20 stelt dat de begeleider het agentschap in kennis dient te stellen wanneer hij niet langer begeleidingsactiviteiten wenst uit te oefenen. We verwijzen voor een uitgebreidere toelichting naar de bespreking bij artikel 9.

Artikel 21

Ook voor de begeleiders uitzonderlijk vervoer wordt een concrete lijst voorzien van situaties die ertoe kunnen leiden dat de erkenning ingetrokken wordt of geschorst wordt voor een bepaalde tijd. We verwijzen naar de toelichting die voorzien werd bij artikel 10.

Bijkomend wordt in artikel 21 ook bepaald dat in het geval van een schorsing de legitimatiekaart teruggestuurd dient te worden aan het agentschap.

Artikel 22

Aangezien artikel 38 van dit besluit voorziet dat de begeleidingsonderneming dient te werken met begeleiders die een erkenning als begeleider uitzonderlijk vervoer hebben, werd in artikel 22 ingeschreven dat wanneer de erkenning van de begeleider geschorst of ingetrokken wordt, hij de begeleidingsonderneming waar hij als begeleider voor optreedt op de hoogte dient te brengen. Dit geldt zowel voor begeleiders die in loondienst zijn als voor zelfstandige begeleiders.

Artikel 23-30

Er wordt in dit besluit een onderscheid gemaakt tussen twee soorten bekwaamheidsattesten. Het bekwaamheidsattest type 1 en het bekwaamheidsattest type 2.

Om het bekwaamheidsattest type 1 te bekomen, volstaat het om te slagen in een schriftelijk meerkeuze-examen. Om het bekwaamheidsattest type 2 te bekomen, dient de kandidaat-begeleider met succes het examen af te leggen en dient hij vervolgens ook een stage te vervullen.

Met een erkenning als begeleider uitzonderlijk vervoer type 1 kunnen konvooien begeleid worden als vermeld in artikel 7, §1 van het besluit van de Vlaamse Regering van 20 december 2013. Een begeleider uitzonderlijk vervoer type 2 zal ook de complexere konvooien (met meer dan één begeleidingsvoertuig) mogen begeleiden. Om deze reden zijn de voorwaarden strenger voor deze erkenning en dient de kandidaat-begeleider ook een kijkstage te doorlopen waarin de focus ligt op het begeleiden van konvooien met meer dan één begeleidingsvoertuig.

Artikel 31-32

Opdat de stagiair optimaal zou kunnen leren tijdens deze stage wordt bepaald dat een stagebegeleider over een bepaalde ervaring dient te beschikken, wordt er een beperking opgelegd

voor wat betreft het aantal stagiairs die door een stagebegeleider begeleid mogen worden en wordt tevens het aantal stagiairs beperkt die een bepaald transport mogen meevolgen.

Artikel 33-35

De stagiair dient een formulier over het stageverloop bij te houden. Op basis van dit formulier kunnen eventueel stage-uren ongeldig verklaard worden of kan het bekwaamheidsattest type 2 afgeleverd worden.

Wanneer blijkt dat het voor een kandidaat-begeleider onmogelijk is om een stageplaats te vinden kan de minister of zijn gemachtigde een begeleidingsonderneming aanwijzen als stageplaats.

Artikel 36

In lijn met de 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, wordt in artikel 35 concreet opgesomd welke gegevens verwerkt worden, wie de verwerkingsverantwoordelijke is en voor welke doeleinden deze gegevens verwerkt worden.

Artikel 37-42

In deze artikels worden diverse bepalingen van het besluit van de Vlaamse Regering van 20 december 2013 gewijzigd.

Artikel 38 bepaalt dat begeleidingsactiviteiten alleen uitgevoerd kunnen worden door ondernemingen die erkend zijn als begeleidingsonderneming, die beschikken over een passende beroepsaansprakelijkheidsverzekering en die beroep doen op begeleiders die tevens over een erkenning beschikken.

Verder wordt bepaald aan welke voorwaarden een verkeerscoördinator dient te voldoen die een konvooi begeleidt met één begeleidingsvoertuig en aan welke voorwaarden een verkeerscoördinator of begeleider dient te voldoen die een konvooi begeleidt bestaande uit meer dan één begeleidingsvoertuig.

Artikel 43-44

In deze artikels worden de overgangsmaatregelen beschreven. De begeleidingsondernemingen en de begeleiders hebben tot 1 oktober 2020 om zich in regel te stellen. Tot dan kunnen ze op basis van de vergunning die verleend werd op grond van de Bewakingswet hun activiteiten blijven uitvoeren.

Tijdens deze overgangperiode is het de bedoeling dat de begeleidingsondernemingen en de begeleiders conform dit besluit een erkenning aanvragen. Hierbij is voorzien dat de kandidaat-begeleider tot 1 oktober 2020 in de plaats van het bekwaamheidsattest uitzonderlijk vervoer een bekwaamheidsattest bewakingsagent- begeleiding uitzonderlijk vervoer (verleend onder de Bewakingswet) mag bijbrengen bij de aanvraag tot erkenning.

3. BESTUURLIJKE IMPACT

A. BUDGETTAIRE IMPACT VOOR DE VLAAMSE OVERHEID

Zie eerste principiële goedkeuring (VR 2019 2405 DOC.0822/1).

B. IMPACT OP HET PERSONEEL VAN DE VLAAMSE OVERHEID

Zie eerste principiële goedkeuring (VR 2019 2405 DOC.0822/1).

C. IMPACT OP DE LOKALE EN PROVINCIALE BESTUREN

Zie eerste principiële goedkeuring (VR 2019 2405 DOC.0822/1).

4. VERDER TRAJECT

Het verder traject bestaat uit de consultatie van de gewestregeringen conform artikel 6, §2, 5°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen.

Wanneer naar aanleiding van deze consultatie geen verdere aanpassingen doorgevoerd worden, kan tevens overgegaan worden tot het aanvragen van het advies bij de Raad van State.

5. VOORSTEL VAN BESLISSING

De Vlaamse Regering beslist:

1° haar principiële goedkeuring te geven aan het bijgaande voorontwerp van besluit van de Vlaamse Regering houdende diverse bepalingen over de begeleiding van uitzonderlijk vervoer en tot wijziging van het besluit van de Vlaamse Regering van 20 december 2013 betreffende de bescherming van de verkeersinfrastructuur in geval van uitzonderlijk vervoer.

2° de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare werken:

2.1 te gelasten over voornoemd voorontwerp van besluit, overeenkomstig artikel 6, §2, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, overleg te plegen met de betrokken regeringen, zijnde de gewestregeringen,

2.2 te machtigen te beoordelen of voornoemde onderhandelingen aanleiding kunnen geven tot aanpassing van de heden door de Vlaamse Regering principieel goedgekeurde 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 voornoemde onderhandeling geen aanleiding geeft tot aanpassing van de heden door de Vlaamse Regering principieel goedgekeurde tekst.

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken,

Lydia PEETERS

Bijlagen:

- het ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering houdende diverse bepalingen over de begeleiding van uitzonderlijk vervoer en tot wijziging van diverse bepalingen van het besluit van de Vlaamse Regering van 20 december 2013 betreffende de bescherming van de verkeersinfrastructuur in geval van uitzonderlijk vervoer
- het advies van de MORA
- het advies van de VTC