

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 125

van **ANNICK DE RIDDER**

datum: 19 oktober 2017

aan **BEN WEYTS**

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

Uitzonderlijk vervoer - Vergunningsaanvragen

Door de zesde staatshervorming zijn de bevoegdheden van de federale overheidsdienst (FOD) Uitzonderlijk Vervoer overgeheveld naar de gewesten. Voor Vlaanderen betekent dit dat het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) de vergunningsaanvragen voor uitzonderlijk vervoer behandelt.

Een vergunning kan op twee manieren worden aangevraagd. Naast een schriftelijke aanvraag, kan er sinds enkele jaren ook een aanvraag online worden ingediend. Ondanks het feit dat de doorlooptijd hierdoor enorm is afgenomen, kan een finale goedkeuring nog tussen de 5 à 20 werkdagen op zich laten wachten, door bijvoorbeeld administratieve achterstand of het opvragen van bijkomende informatie. De geldigheidsduur van een vergunning verschilt, afhankelijk van het type vervoer.

Uitzonderlijk vervoer mag zich enkel onder strikte voorwaarden in het verkeer begeven: zo moet de chauffeur zich houden aan bepaalde routes en deze op voorhand verkennen, hij moet de rij- en rusttijden respecteren en hij mag meestal niet over een snelweg rijden.

1. Hoeveel vergunningsaanvragen voor uitzonderlijk vervoer werden er in 2016 en 2017 ingediend? Kan de minister een lijst verschaffen per type (bouwkraan, transport van materiaal, ...) met reden van weigering en de doorlooptijd van de aanvraag?
2. Is de minister een spoedprocedure voor aanvragen uitzonderlijk vervoer genegen? Zo ja, welk effect zou een spoedprocedure op de doorlooptijd en de aan de aanvraag verbonden kosten hebben?
3. Is er momenteel een administratieve achterstand bij het Agentschap Wegen en Verkeer omtrent het afleveren van vergunningen?
4. In Nederland en Frankrijk mag uitzonderlijk vervoer zich over de snelweg verplaatsen.

Is de minister het idee genegen om uitzonderlijk vervoer ook op de Vlaamse snelwegen toe te laten? Eventueel voor bepaalde trajecten waar er zich geen kunstwerken bevinden die uitzonderlijk transport zouden bemoeilijken?

ANTWOORD

op vraag nr. 125 van 19 oktober 2017

van **ANNICK DE RIDDER**

1. De aanvragen voor vergunningen uitzonderlijk vervoer worden behandeld in WebTeuv, de internetapplicatie ontwikkeld door de federale overheid.
In deze applicatie worden alle aanvragen voor de 3 gewesten gezamenlijk behandeld. De cijfers zijn dan ook voor de 3 gewesten samen. Het is vandaag nog niet mogelijk om vergunningen in het programma Web-TEUV uit te splitsen naar de gewesten. Doordat het slechts sinds 2017 mogelijk is om data te verkrijgen waarin ook de aard van de lading en dergelijke verwerkt zitten, kunnen enkel de gedetailleerde cijfers vanaf vergunningen in het jaar 2017 gegeven worden.

De lijst met een overzicht van al deze aanvragen is bijgevoegd in bijlage.

2. In het kader van uitzonderlijk vervoer zijn er nog verschillende optimalisatiemogelijkheden. In 2018 zal er sterker ingezet worden op klantvriendelijkheid en informatiebeschikbaarheid door het aanmaken en publiceren van een digitale kaart met o.a. netwerken, frequent gebruikte reismogelijkheden, hoogtebepalingen en locatie van de verschillende bruggen. Tevens wordt er een softwarepakket ontwikkeld dat de dienstverlening op vlak van uitzonderlijk vervoer zal ondersteunen.
3. Momenteel is er geen achterstand.
4. Vandaag is er uitzonderlijk transport toegelaten op de Vlaamse autosnelwegen. Hierbij vormen de lengte en de breedte veelal geen probleem. Hoogte en massa van het uitzonderlijk transport vormen wel een barrière.
De bruggen op onze autosnelwegen zijn gebouwd op basis van NBN5 (Norme Belge - Belgische Norm 5). Deze norm rekende met konvooien van 32 ton en is net voldoende om het huidige reguliere verkeer toe te staan. Mits een aantal voorwaarden kan verkeer tot 60 ton op de autosnelweg rijden.

BIJLAGE

Statistiek UV 20170101