

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 155

van **ROBRECHT BOTHUYNE**

datum: 14 november 2019

aan **LYDIA PEETERS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

Uitzonderlijk vervoer - Vergunningen

Voor juni 2010 bestond er geen specifieke regelgeving inzake het begeleiden van uitzonderlijk vervoer.

Na juni 2010 regelde de wet-Tobback het wegverkeer uitzonderlijk vervoer. Gevolg was dat dit onder de regelgeving bewaking ressorteerde, met tal van extra voorwaarden.

Sinds de zesde staatshervorming is het Gewest bevoegd voor het uitzonderlijk vervoer. Tevens dient men zich qua begeleiding van het transport aan de bewakingsregelgeving te houden.

In antwoord op mijn schriftelijke vraag nr. 783 van 2 maart 2018 gaf toenmalig minister Weyts aan: "De procedures opgelegd door 'de private veiligheid' zijn niet evident voor bedrijven die in de transportsector actief zijn. Mijn administratie onderzoekt momenteel wat er best verandert aan de regelgeving. Hierbij zal het uitgangspunt een gerichte opleiding zijn, die zich toespitst op de praktijk."

1. Hoeveel vergunningen voor uitzonderlijk vervoer werden in 2018 en de eerste zes maanden van 2019 aangevraagd bij het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV)? Graag totaal aantal per jaar en opdeling naar:
 - a) provincie;
 - b) kraantype;
 - c) materiaal dat getransporteerd wordt.
2. Hoeveel van de aangevraagde vergunningen werden in 2018 en de eerste zes maanden van 2019 geweigerd? Graag totaal aantal per jaar en opdeling naar:
 - a) provincie;
 - b) kraantype;
 - c) materiaal dat getransporteerd wordt.
3. Kan de minister per jaar de top 3 van redenen van weigering meedelen?
4. Wat is de gemiddelde mediaan van wachttijd tussen aanvraag en toekenning? Graag de mediaan voor 2018 en de eerste zes maanden van 2019.
5. In opvolging van het antwoord van minister Weyts op bovenvermelde schriftelijke vraag: welke aanpassingen zal de minister ter zake invoeren? Binnen welke timing, en wat zijn de topics?

6. Sinds januari 2018 (door de staatshervorming) nam Vlaanderen de aanvraag identificatiebadge en de verlening van de badges en uitbatingsvergunning op zich.

Welke stappen gaat de minister zetten om de doorlooptijd tussen vraag en antwoord te verkorten en efficiënter te maken?

7. Welke andere initiatieven gaat de minister ondernemen om de sector verder te ondersteunen en om een veilig en rendabel uitzonderlijk transport in de toekomst blijvend te kunnen garanderen?
8. Is overleg tussen de sectoren en het Vlaamse Gewest gepland inzake de ondervonden problemen?

Zo neen, waarom niet?

Zo ja, wanneer zal dit gesprek plaatsvinden en wat zijn de topics ter zake?

ANTWOORD

op vraag nr. 155 van 14 november 2019

van **ROBRECHT BOTHUYNE**

Het uitzonderlijke vervoer wordt geregeld door het KB van 2 juni 2010 betreffende het wegverkeer van het uitzonderlijk vervoer. Daarnaast is er ook een "decreet bescherming van de weginfrastructuur in geval van bijzonder wegtransport (3 mei 2013) en een Besluit van de Vlaamse Regering betreffende de bescherming van de verkeersinfrastructuur in geval van uitzonderlijk vervoer (20 december 2013). Dat stemt overeen met de toenmalig (dus voor de 6de staatshervorming) bevoegdheidsverdeling rond het uitzonderlijk vervoer in België.

De erkenning van de begeleiders en de ondernemingen die begeleiding voor uitzonderlijke transporten aanbieden werd ingeschreven in de wet Tobback (Wet van 10 april 1990 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid). Dit betreft enkel de erkenning van het beroep. Dit regelgevend kader wordt op 1 januari 2020 opgeheven (artikel 4 en 28 van het decreet van 26 april 2019 houdende diverse bepalingen over het mobiliteitsbeleid, de openbare werken en het vervoer, het verkeersveiligheidsbeleid en VVM - De Lijn (1)).

Voor zowel vraag 1 als 2 kan ik stellen dat de vraag niet in overeenstemming is met de praktijk van het afleveren van vergunningen uitzonderlijk vervoer.

Er zijn 2 grote types vergunningen:

- vergunningen op netwerk: hierin wordt op basis van de afmetingen en massa van de voertuigen een standaard pakket wegen aangeboden die men kan gebruiken. Deze wegen verbinden de havens, industriegebieden, grensovergangen,
- vergunningen op reisweg: deze worden gevraagd voor transporten die buiten de afmetingen van de netwerken vallen of die een vertrek of bestemming hebben buiten de netwerken.

Netwerken zijn geldig in volledig België. Een reisweg kan meerdere provincies en gewesten omvatten. Dit wordt niet bijgehouden in het systeem, maar het systeem kent wel de vertrekplaats van een transport.

De vraag over kraan of kraantype is ook niet direct te beantwoorden. Er zijn verschillende soorten kranen:

- Bandenkranen, rupskranen, ... worden vervoerd op een dieplader. Bij transporten in categorie 1 en 2 hoeft men de aard van de lading niet te specificeren.
- Andere kranen zijn zelfrijdend. Maar deze zitten in een grote groep "enkelvoudig voertuig zonder lading". De groep bevat ook betonpompen, grote takelwagens, landbouwvoertuigen, ...

Ook qua materiaal is het moeilijk om hierrond duidelijk te antwoorden: tot en met categorie 2 kan men op de aanvragen "ondeelbare lading" opgeven.

1-2. Overzicht van het aantal vergunningen voor uitzonderlijk vervoer in 2018 en de eerste zes maanden van 2019 :

2018	Aangevraagd	Goedgekeurd	Afgekeurd
Totaal aantal	40.365	37.559	2804
Totaal aantal Vlaanderen betrokken	38.657	36.123	2534

Aantal Netwerken	28.375	27.314	1061
Aantal Reiswegen	11.988	10.245	1743
Aantal reiswegen Vlaanderen betrokken	10.287	8814	1473
Aantal voertuigen bijzondere constructie	6050	1792	250
2019 jan-jun	Aangevraagd	Goedgekeurd	Afgekeurd
Totaal aantal	22.152	20.918	1233
Totaal aantal Vlaanderen betrokken	21.212	20.119	1093
Aantal Netwerken	16.439	15.946	493
Aantal Reiswegen	5712	4972	740
Aantal reiswegen Vlaanderen betrokken	4775	4175	600
Aantal voertuigen bijzondere constructie	3385	3055	330

De aard van de ladingen is (cijfers op basis van 2018):

	Aard	Aantal
1	Ondeelbare lading (of getrokken materieel)	11.113
2	Machine/materieel (deel)	6804
3	Ondeelbare lading	5821
4	Aannemersmaterieel	1942
5	Elementen van eenzelfde kraanauto	1572
6	Windmolen (deel)	1501
7	Constructie-element	876
8	Betonelement	708
9	Boot (of mast)	574
10	Industriële machine	425
11	Kraan (deel)	425
12	Metalen bouwelement	340
13	Ledig	245
14	Transformator	225
15	Staalement	224
16	Kabelbobijn	194
17	Ketel	171
18	Woonunit	153
19	Reservoir	94
20	Spoorvoertuig	80

3. De top drie van redenen van weigering zijn:
 - 1) Annulatie van de aanvraag door de aanvrager zelf.
 - 2) Aanpassen van de afmetingen, massa's van het transport tijdens de aanvraag of gevraagde massa en afmetingen zijn niet realiseerbaar met de gebruikte voertuigen.
 - 3) Geen passend antwoord gegeven binnen de 30 dagen op vragen naar bijkomende uitleg.
4. Het gemiddelde en de mediaan van de wachttijd tussen aanvraag en toekenning van de vergunning voor 2018 en 2019 zijn:
 - 2018:
 - gemiddelde aflevertermijn 5.29 werkdagen
 - mediaan 2 werkdagen
 - eerste 6 maanden van 2019:
 - gemiddelde aflevertermijn 6.09 werkdagen
 - mediaan 4 werkdagen

Langere doorlooptijden kunnen het gevolg zijn van:

- De complexiteit van de vragen en nood aan externe adviezen (bv. Infrabel, gemeenten, ...)
 - Als de aanvrager bijkomende input moet geven, maar dit nalaat, blijft de termijn oplopen.
 - De "1-loket-functie" zorgt ervoor dat vergunningen voor reisinwegen die over verschillende gewesten gaan in 1 keer worden afgeleverd. Dit impliceert dat de werking van de andere gewesten invloed heeft op de cijfers
5. Deze vraag handelt over de erkenning van de begeleiders. Het decreet van 26 april 2019 heft de wet op de private veiligheid op. Een ontwerp van Besluit van de Vlaamse Regering werd voor de 2de keer principieel goedgekeurd tijdens de ministerraad van 8 november 2019. De tekst ligt momenteel voor bij de Raad van State. Ter voorbereiding van deze nieuwe regelgeving is er op 10 december 2019 een overleg gepland met de sector. Er wordt naar gestreefd om begin 2020 de eerste nieuwe examens te laten plaatsvinden.

De aanpassingen zijn:

- Er zal nog steeds gewerkt worden met erkende ondernemingen voor het begeleiden van uitzonderlijke transporten. Die ondernemingen moeten echter niet langer voldoen aan een reeks eisen die overdreven zwaar waren. De leidinggevende zoals gekend in de wet op de private veiligheid vervalt. Ook zijn er geen eisen meer naar aantal uitvoerende krachten, aantal voertuigen,
 - Het verschil tussen intern en extern (het al dan niet begeleiden voor derden) verdwijnt.
 - Het zwaartepunt verschuift naar de begeleiders zelf. Wie in het beroep wil instappen, zal in eerste instantie geen opleiding hoeven te volgen maar dient te slagen voor een examen. Op basis van deze theoretische kennis kan men kleine en eenvoudige transporten begeleiden.
 - Wie meer complexe begeleidingen wil uitvoeren, zal een stage moeten volgen.
6. Het proces om de badges aan te vragen en af te leveren verloopt intussen vlot. Het Agentschap Wegen en Verkeer verwerkt 95% van de aanvragen binnen de week. De erkenning van de ondernemingen is een moeilijker proces. De doorlooptijd blijft zeer hoog (tot 6 maand of meer) te wijten aan zowel de onervarenheid bij de dossierbehandelaars als de onzorgvuldige dossieropbouw van de aanvragers. Door de vereenvoudigingen in de nieuwe regelgeving zal dit probleem zich oplossen.

7. Er zijn weinig ongevallen met uitzonderlijke transporten: de ongevallen die gebeuren zijn te wijten aan ofwel technische mankementen ofwel een gebrekkige verkenning van de reisweg.

De regelgeving van het uitzonderlijk vervoer en het systeem waarmee de vergunningen worden afgeleverd, zijn aan een upgrade toe (zie antwoord op vraag 5). Dit ten behoeve van de nood aan afleversnelheid en flexibiliteit van de sector.

- Het nieuwe systeem zal een betere cartografie bevatten en een beter antwoord kunnen bieden op "ruimtelijke vragen" (wie, waar, wat, hoeveel).
- Daarnaast zal er ook een Track-and-Trace component zijn wat de opvolging van de transporten kan verbeteren.

8. Er is een overleg gepland op 10 december 2019. De topics zijn: de nieuwe regelgeving met betrekking tot de erkenning van de begeleiders en begeleiding ondernemingen en het aanmelden van transporten.