Vlaamse Regering

DE VLAAMSE MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

NOTA AAN DE VLAAMSE REGERING

Betreft: Standpuntbepaling van de Vlaamse Regering betreffende het ontwerp van Besluit van de Waalse Regering betreffende het wegverkeer van uitzonderlijke voertuigen en ter bepaling van de modaliteiten en voorwaarden voor het afleveren van vergunningen voor het uitzonderlijk vervoer.

Samenvatting

Overeenkomstig artikel 6, § 2, 5° en artikel 6, § 3 bis, 6° van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen moeten de betrokken Regeringen elkaar raadplegen betreffende de reglementering met betrekking tot het vervoer via de weg van uitzonderlijke transporten.

In het kader van de voornoemde procedure wordt het ontwerp van Besluit van de Waalse Regering betreffende het wegverkeer van uitzonderlijke voertuigen en ter bepaling van de modaliteiten en voorwaarden voor het afleveren van vergunningen voor het uitzonderlijk vervoer aan het Vlaams Gewest voorgelegd voor advies.

De Vlaamse Regering geeft als advies in te stemmen met het besluit van de Waalse Regering betreffende het wegverkeer van uitzonderlijke voertuigen en ter bepaling van de modaliteiten en voorwaarden voor het afleveren van vergunningen voor het uitzonderlijk vervoer. Evenwel wordt de opmerking/suggestie gemaakt dat de tekst zich aligneert met de huidige werkwijze voor wat betreft:

- **De bepalingen met betrekking tot de datum van indienen van een aanvraag van een vergunning. Deze wordt verschoven naar de volgende werkdag indien de aanvraag na 12u ingediend wordt.**
- **De indexering van de retributies.**
- **De verschillende benaderingen tussen ondernemingen en natuurlijke personen.**

Naar aanleiding van dit ontwerp van Besluit, is het daarnaast aangewezen dat het bestaande samenwerkingsakkoord tussen de drie gewesten wordt herbekeken en geactualiseerd waar nodig.

1. SITUERING

A. BELEIDSVELD/BELEIDSDOELSTELLING

Deze beslissing heeft betrekking op het beleidsveld weginfrastructuur en wegbeleid.

B. VORIGE BESLISSINGEN EN ADVIEZEN

Er zijn geen relevante vorige beslissingen van de Vlaamse Regering en ook geen bijhorende (strategische) adviezen.

Het advies van de Inspectie van Financiën van 21 augustus 2023.

2. INHOUD

2.1. Situering

Tot voor de Zesde Staatshervorming was "uitzonderlijk vervoer" een gedeelde bevoegdheid. De gewesten, zowel het Brussels Hoofdstedelijk, het Waals en het Vlaams Gewest, waren bevoegd voor de infrastructuur terwijl de federale overheid bevoegd was voor de voertuigen en de verkeersveiligheid. Het was dan ook de federale overheid die via de FOD Mobiliteit en "De Dienst Uitzonderlijk Vervoer" de vergunningen uitzonderlijk vervoer verleende. Dit evenwel in overleg met de gewesten waar nodig.

Sinds 1/1/2015 ligt de integrale bevoegdheid bij de gewesten en worden ook de vergunningen verleend door de gewesten. De 3 gewesten steunen voor wat betreft het verlenen van de vergunningen, nog steeds op het Koninklijk Besluit betreffende het wegverkeer van uitzonderlijke voertuigen van 2 juni 2010. Voor het verlenen van de vergunningen maken de administraties van de verschillende gewesten gebruik van hetzelfde digitale platform: WebTEUV (waarbij TEUV staat voor Transport Exceptionnel Uitzonderlijk Vervoer). Hierdoor is er één loket waar de aanvrager de aanvraag indient en wordt de aanvraag behandeld door 3 administraties. Dit was ook een uitdrukkelijke vraag van de sector bij de regionalisering.

De samenwerking tussen de gewesten is vastgelegd in een samenwerkingsakkoord.

Overeenkomstig artikel 6, § 2, 5° en artikel 6, § 3 bis, 6° van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen moeten de betrokken Regeringen elkaar raadplegen betreffende de reglementering met betrekking tot het vervoer via de weg van uitzonderlijke transporten.

In het kader van de voornoemde procedure wordt het ontwerp van Besluit van de Waalse Regering betreffende het wegverkeer van uitzonderlijke voertuigen en ter bepaling van de modaliteiten en voorwaarden voor het afleveren van vergunningen voor het uitzonderlijk vervoer, aan het Vlaams Gewest voor advies voorgelegd.

Dit ontwerp van Besluit is een nieuwe versie van het KB betreffende het wegverkeer van uitzonderlijke voertuigen van 2 juni 2010 en zal van toepassing worden in het Waals Gewest. Het huidige KB wordt dan ook opgeheven in het Waals Gewest.

Dit dossier werd door de Vice-President en Minister van Klimaat, Energie, Mobiliteit en Infrastructuur, meneer Philippe Henry, aan minister Lydia Peeters bezorgd per brief van 26 juni 2023, ontvangen op 4 juli 2023.

2.2. Inhoudelijk

2.2.1 Algemeen

Het voorliggende ontwerp van Besluit behandelt zowel de onderwerpen van het huidige KB (de voertuigen en verkeersveiligheid) als zaken rond infrastructuur. Gelet op het feit dat de gewesten de volledige bevoegdheid hebben rond uitzonderlijke transporten, kan dan ook worden besloten dat het ontwerp van Besluit de bevoegdheden van de gewesten respecteert.

Het ontwerp van Besluit is enkel van toepassing op het Waalse grondgebied. Opdat uitzonderlijke transporten praktisch uitvoerbaar zijn, is het echter aangewezen dat op bepaalde vlakken de regelgeving identiek is. Omdat de vergunningen ook via hetzelfde digitale platform (WebTEUV) worden afgeleverd, moeten ook administratieve bepalingen identiek of gelijkaardig zijn.

Ook Vlaanderen zal op termijn het huidige KB afschaffen en een nieuwe regelgeving lanceren. Die regelgeving zal sterk lijken op het ontwerp van Besluit van Wallonië. Voorliggende tekst werd immers geschreven in onderling overleg.

2.2.2 Hoofdstuksgewijze bespreking

Hoofdstuk 1 geeft de definities die in dit besluit gebruikt worden.

Hoofdstuk 2 behandelt de aanvraagprocedure voor de vergunning. Aangezien de gewesten op hetzelfde digitale platform werken, is het voor de praktische gang van zaken aangewezen dat bepaalde zaken identiek zijn tussen de verschillende gewesten.
Er zijn 3 elementen die op dat vlak de nodige aandacht vergen:

- In de huidige werking, zoals beschreven in het KB en zoals het vandaag wordt toegepast in de 3 gewesten, is een aanvraag tijdig behandeld als het dossier 5 werkdagen na de datum van aanvraag behandeld is. Opschorting door bijkomende vragen en verlenging door adviesvragen niet te na gesproken. De datum van aanvraag is de werkdag waarop die aanvraag gedaan wordt. Als de aanvraag ingediend wordt op een werkdag maar na 12u ’s middags, dan is de datum van de aanvraag de datum van volgende werkdag. Aanvragen ingediend in het weekend of op een feestdag hebben als aanvraagdatum de eerstvolgende werkdag. Het voorliggende ontwerp heeft die nuance niet, waardoor de datum van aanvraag verschillend is voor de verschillende gewesten en dat is onwerkbaar als de aanvragen op hetzelfde platform en in 1 keer voor verschillende gewesten kunnen gebeuren.
- De bedragen voor de retributies worden jaarlijks, op 1 januari, geïndexeerd. In het KB van 2/6/2010 is bepaald dat dit gebeurt op basis van de gezondheidsindex van de maand november. Deze bepaling is niet opgenomen in het voorliggende ontwerp van Besluit en wordt best nog toegevoegd.
- Het platform waarop de vergunningen afgeleverd worden, is zodanig gebouwd dat er wordt uitgegaan van het feit dat de aanvrager van een vergunning een onderneming is waarbij een natuurlijk persoon inlogt voor een specifieke onderneming.
  Het platform zal op korte termijn echter aangepast worden zodat ook natuurlijke personen voor zichzelf kunnen inloggen. Deze mogelijkheid wordt in die zin dan ook best opgenomen in het ontwerp van Besluit. Het principe dat hierbij best gehandhaafd wordt is dat een onderneming vergunningen kan aanvragen voor andere ondernemingen of natuurlijke personen en natuurlijke personen enkel vergunningen kunnen aanvragen voor zichzelf.

Deze 3 punten worden dan ook als opmerking/suggestie meegenomen omdat dit de vlotte werking van de administraties en het samenwerken in de weg kan staan.

//

Hoofdstuk 3 bepaalt de voorschriften met betrekking tot uitzonderlijke voertuigen.
Het ontwerp bepaalt dat voertuigen van bijzondere constructie, bv. kranen, betonpompen geen lading mogen vervoeren. Ze mogen wel uitrusting meenemen zodanig dat ze maximaal 5% meer wegen dan de rijklare massa van het voertuig. Deze manier van werken wordt vandaag reeds toegepast en wordt nu opgenomen in de regelgeving.

Hoofdstuk 4 bepaalt de voorschriften met betrekking tot de lading van uitzonderlijke voertuigen. Terwijl de basisgedachte van uitzonderlijk vervoer erin bestaat om wegverkeer toe te staan dat, omwille van een ondeelbare lading afmetingen en massa's heeft die groter zijn dan voorzien, worden in het ontwerp van Besluit ook uitzonderingen voorzien waarbij een uitzonderlijk voertuig meerdere voorwerpen kan meenemen.
In het kader van vervoersefficiëntie is de tendens dat de regelgeving meer dergelijke zaken toestaat.

Hoofdstuk 5 behandelt de veiligheidsuitrusting van uitzonderlijke voertuigen, die in hoofdzaak signalisatie betreft.
De belangrijkste aanpassing ten opzichte van de huidige werking is dat de langsmarkering maar moet gesignaleerd worden over 80% van de totale lengte.

Hoofdstuk 6 bepaalt de voorschriften met betrekking tot de begeleiding van uitzonderlijke transporten. Vandaag is begeleiding van uitzonderlijke transporten oa verplicht als de breedte groter is dan 350 cm. Wallonië verlaagt die grens naar 320 cm. Dit heeft een grote impact omdat er relatief veel transporten zijn met een breedte tussen de 320 en 350 cm.
Dit heeft geen directe impact op Vlaanderen

Hoofdstuk 7 bepaalt de voorschriften met betrekking tot het verkeer van uitzonderlijke voertuigen en bepaalt wanneer welke transporten mogen rijden. In het huidige KB is uitzonderlijk vervoer verboden bij ijzel, mist of als de zichtbaarheid beperkt is tot 200 m. Dit wordt nu geobjectiveerd door te verwijzen naar de waarschuwingscodes van het KMI.
Dit heeft geen directe impact op Vlaanderen, want het sluit aan bij wat er vandaag gecommuniceerd wordt

Hoofdstuk 8 bepaalt bijzondere voorschriften voor landbouwvoertuigen. Landbouwvoertuigen hebben, omwille van het specifiek gebruik, aangepaste voorwaarden.

Er werd hierbij ook een specifieke bepaling opgenomen rond de niet-massaconforme landbouwvoertuigen. Het is belangrijk te weten hoe de Waalse overheid de praktische uitwerking daarvan ziet en of dit op dezelfde lijn zit als wat Vlaanderen momenteel toestaat voor deze voertuigen. Dergelijke praktische uitwerkingen zijn echter moeilijk vast te leggen in een besluit. Momenteel werken de gewesten samen via een samenwerkingsakkoord om onder andere dit soort zaken gemeenschappelijk te benaderen. Het is dan ook aan te bevelen dat, waar nodig, het samenwerkingsakkoord geactualiseerd wordt naar aanleiding van de nieuwe regelgevende initiatieven.

Hoofdstuk 9 gaat over het omgaan met persoonsgegevens.

Hoofdstuk 10 behandelt de onmiddellijke inningen die mogelijk zijn in het kader van overtredingen tegen het besluit.

Hoofdstuk 11 geeft wijzigings-, intrekkings-, overgangs- en slotbepalingen.

2.3. Conclusie

Er wordt een positief advies verleend aan het voorliggende ontwerp van Besluit, aangevuld met de voormelde suggesties /opmerkingen m.b.t. hoofdstuk 2.

Naar aanleiding van dit ontwerp van Besluit, is het daarnaast aangewezen dat het bestaande samenwerkingsakkoord tussen de drie gewesten wordt herbekeken en geactualiseerd waar nodig.

3. BESTUURLIJKE IMPACT

A. BUDGETTAIRE IMPACT VOOR DE VLAAMSE OVERHEID

Het voorstel van beslissing heeft geen weerslag op de begroting van de Vlaamse Gemeenschap. Dit wordt bevestigd door het advies van de Inspectie van Financiën van 21 augustus 2023, dat als bijlage bij deze nota is gevoegd.

Het akkoord van de minister, bevoegd voor de begroting, moet niet worden ingewonnen.

B. ESR-TOETS

Het voorstel heeft geen budgettaire impact.

C. IMPACT OP HET PERSONEEL VAN DE VLAAMSE OVERHEID

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

D. IMPACT OP DE LOKALE EN PROVINCIALE BESTUREN

a. personeel: het voorstel heeft geen weerslag op gebied van personeelsinzet.
b. werkingsuitgaven: het voorstel heeft geen weerslag op de lopende uitgaven.
c. investeringen en schuld: het voorstel heeft geen investeringen als gevolg.
d. ontvangsten: het voorstel resulteert niet in bijkomende ontvangsten.
e. conclusie: het voorstel heeft geen weerslag op de werking van de lokale en provinciale besturen.

4. VERDER TRAJECT

De Minister-President van de Vlaamse Regering wordt gelast om, in naam van de Vlaamse Regering, deze beslissing ter kennis te brengen van de Waalse overheid.

5. VOORSTEL VAN BESLISSING

De Vlaamse Regering beslist:

1° positief advies te verlenen aan dit ontwerp van Besluit van de Waalse Regering betreffende het wegverkeer van uitzonderlijke voertuigen en ter bepaling van de modaliteiten en voorwaarden voor het afleveren van vergunningen voor het uitzonderlijk vervoer

2° de minister-president van de Vlaamse Regering te gelasten deze beslissing ter kennis te brengen van het Waals gewest.

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken

Lydia PEETERS

Bijlagen:
- Vraag Minister Philippe HENRY dd. 26 juni 2023, ontvangen dd. 4 juli 2023
- Advies IF van 21 augustus 2023