

Opschrift

Vergadering van 13 september 2022

Nummer: 2022_MV_00462

Onderwerp:

Mondelinge vraag van raadslid Christophe Peeters: Vergunningenbeleid autovrij gebied

Raadslid(-leden):

Christophe Peeters - Open Vld

Bevoegd: Filip Watteeuw

Omschrijving van de vraag

Toelichting:

Enkele maanden geleden hadden we het in deze commissie uitgebreid over het gewijzigde reglement voor het autovrij gebied. Op de gemeenteraad van mei werd dat reglement op heel wat vlakken namelijk in positieve zin aangepast, na een politiek debat, maar ook n.a.v. overleg met heel wat stakeholders. Ik wil u bij deze graag naar een stand van zaken vragen op enkele concrete punten:

Vraag:

1. Voor het verkrijgen van een langetermijnvergunning voor laden en lossen moet een aanvrager momenteel bewijsstukken kunnen aanleveren voor wekelijkse leveringen gedurende $\frac{1}{4}$ van de referentieperiode. Om een jaarvergunning te krijgen moet men dus wekelijkse leveringen kunnen aantonen in de drie maanden voorafgaand aan de aanvraag.
Hoe wordt deze werkwijze door de klanten van het Mobiliteitsbedrijf onthaald? Krijgen het Mobiliteitsbedrijf en/of uw kabinet hier opmerkingen over, bijvoorbeeld met betrekking tot het al dan niet haalbaar zijn of de rigiditeit van de gevraagde bewijslast? Hoe evalueert u de eerste maanden waarin deze werkwijze gehanteerd werd: behaalt ze het beoogde doel, of acht u bijstellingen noodzakelijk?
2. Voor onvoorziene interventies verwees u naar de mogelijkheid tot het achteraf aanvragen van de vergunning, tot 3 werkdagen nadien. In dat geval moet de aanvrager overmacht kunnen aantonen.
Kan men daarvoor een account aanmaken, of op een andere manier zorgen dat niet telkens dezelfde gegevens ingevuld moeten worden? Een stielman die uitrijdt bij dringende interventies krijgt nu eenmaal geregeld te maken met overmacht. Hoe wordt hier in de praktijk mee omgegaan bij leveranciers die slechts zelden in

- het autovrij gebied leveren, maar geen overmacht in de strikte zin van het woord kunnen aantonen? Zij zijn uiteraard ook veel minder bekend met onze reglementering.
3. Tijdens het debat in mei kaartte ik de problematiek aan waar de eventsector mee kampt. Vroeger konden zij – naar analogie met de cultuurhuizen – nummerplaten van leveranciers ingeven om een tijdelijke vergunning te bekomen. Tegenwoordig kan dat niet meer, maar het is eigen aan de sector dat zij – anders dan een café of winkel – met steeds wisselende leveranciers werken. De leveranciers zijn namelijk afhankelijk van de klant en het soort evenement. U toonde toen begrip voor deze verzuchtingen, maar vroeg wat tijd om een correcte werkwijze uit te werken, met duidelijke aflijning van wie onder deze sector valt. Hebt u deze oefening ondertussen gemaakt en kan u a.u.b. een stand van zaken geven? Binnen welke termijn kan een werkwijze aangepast aan de eventsector operationeel zijn? Kan dit binnen het huidige reglement, of is daarvoor een wijziging nodig?

Antwoord

Leveranciers kunnen natuurlijk altijd per levering een vergunning aanvragen voor het autovrij gebied.

Een langdurige vergunning wordt verleend als de leverancier gedurende een langere periode vaak in het AVG moet zijn. Dan verwachten we van de leveranciers bewijsstukken die aantonen dat ze voor ¼ van de aangevraagde periode gemiddeld 1 keer per week zijn komen leveren in het autovrij gebied. Gemiddeld. Voor een jaarvergunning betekent dit inderdaad dat ze moeten aantonen dat ze in de drie maanden voorafgaand aan de aanvraag wekelijks, gemiddeld, zijn komen leveren in het autovrij gebied.

We willen op deze manier het aantal doorritten, van mensen die er dus niet echt moeten zijn, zo veel mogelijk doen dalen.

Het vraagt nog altijd een administratieve inspanning van leveranciers, omdat we wel een aantal bewijsstukken verwachten. Maar we beoordelen deze stukken voor een kortere referentieperiode dan voor de wijzigingen.

De volledige impact van het vernieuwde vergunningenbeleid van december 2021 kennen we nog niet. Er zijn immers nog leveranciers die hun vergunning, aangegaan in 2e helft 2021, nog dienen te vernieuwen. Die van de aanpassingen van voor de zomer uiteraard ook niet.

Voor de periode van mei tot heden heeft het Mobiliteitsbedrijf geen officiële klachten ontvangen over deze regeling. We ontvangen wel vragen voor informatie en verduidelijking.

Wanneer een ondernemer voor de eerste keer een vergunning aanvraagt, moet hij een klantenprofiel aanmaken. Dat is met alles zo, van het platform van het sociaal secretariaat tot online bestellingen bij de HEMA. Dat moet maar één keer. Nadien kan de ondernemer vergunningen aanvragen vanuit dat klantenprofiel, zodat de gegevens niet elke keer opnieuw moeten worden ingegeven. Maar elke inrit moet wel vergund zijn. Bij een

vergunning die achteraf wordt aangevraagd, betekent dit dat er een bewijs van overmacht, bestemming en periode nodig is.

In de software voorzien we binnenkort ook een functie “opnieuw aanvragen”, waarbij de aanvrager maximaal gegevens uit voorgaande aanvragen kan hergebruiken. Dat maakt het nog makkelijker voor de aanvrager.

Ook leveranciers die maar af en toe in het autovrij gebied moeten leveren, moeten een vergunning aanvragen. Zij kunnen de vergunning aanvragen voor de dag(en) waarop zij leveringen moeten doen in het autovrij gebied. Indien een leverancier geen vergunning heeft aangevraagd en een GAS-boete ontvangt, heeft die altijd de mogelijkheid om de GAS-boete te betwisten.

Leveranciers die leveringen doen bij de eventsector kunnen zelf hun vergunning aanvragen. De verantwoordelijkheid voor het aanvragen van een vergunning is verschoven van de locatie waar het event plaatsvindt naar de onderneming die de leveringen komt uitvoeren. We bekijken nog of er hier nog verdere bijstellingen nodig zijn, en mikken hiervoor op het einde van het jaar.
