



ADVIES

BESLUIT HAVENVERKEERSVERORDENING HAVEN
VAN GENT

Advies van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen, Wetstraat 34-36, 1040 Brussel

W www.mobiliteitsraad.be - T +32 2 209 01 11 - E info@mobiliteitsraad.be

Adviesvraag	Voorontwerp van besluit van de Vlaamse Regering tot vaststelling van de verordening voor het verkeer van havenvoertuigen in de haven van Gent	
Adviesvrager	Lydia Peeters - Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken	
Ontvangst adviesvraag	17 december 2023	
Goedkeuring raad	18 januari 2024	
Contactpersoon	Nico Milo	nmilo@serv.be

Mevrouw Lydia PEETERS
Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken
Graaf de Ferrarisgebouw
Koning Albert II laan 20
B-1000 Brussel

Besluit Havenverkeersverordening haven van Gent

Mevrouw de minister

U vroeg de MORA op 17 december 2023 om advies over het voorontwerp van besluit tot vaststelling van de verordening voor het verkeer van havenvoertuigen in de haven van Gent. De raad keurde zijn advies goed op 18 januari 2024.

De MORA waardeert het overleg tussen de haven, het departement MOW en andere stakeholders bij de voorbereiding van de Havenverkeersverordening.

De raad vraagt om de administratieve en financiële lasten van de verordening voor de bedrijven in de haven, zoveel mogelijk te beperken en op basis van een evaluatie na één jaar, eventuele bijstellingen mogelijk te maken.

Daarnaast vindt de raad het belangrijk dat een zo groot mogelijke uniformiteit tussen de havenverkeersverordeningen van de verschillende havens wordt nastreefd en dat de doelstellingen van de verordeningen worden aangegeven.

Voorts formuleert de raad een aantal meer specifieke, artikelsgewijze bemerkingen en aanbevelingen.

Hoogachtend

Tim Buyse
algemeen secretaris

Sas van Rouveroj
voorzitter

Inhoud

Advies	5
1. Definieer en onderbouw de doelstellingen van de verordening	5
2. Beperk de administratieve en de financiële lasten en maak bijstellingen mogelijk	6
3. Streef naar zoveel mogelijk uniformiteit tussen de havens	6
4. Voorzie een monitoring en evaluatie van de verordening	7
5. Artikelsgewijze aanbevelingen	7

Advies

Het Havendecreet van 2 maart 1999 voorziet dat de Vlaamse Regering op voorstel van het havenbedrijf een verordening vaststelt die het verkeer van havenvoertuigen in het havengebied regelt.

Met het voorgelegde besluit wordt de verordening vastgesteld voor het verkeer van havenvoertuigen in de haven van Gent. De verordening creëert een reglementair kader waarmee havenvoertuigen, op basis van technische eisen die zijn toegespitst op de eigenheid van deze voertuigen, in het havengebied Gent kunnen worden ingezet.

Het advies bevat een aantal algemene aanbevelingen, die de MORA eerder ook al formuleerde in zijn advies over de Havenverkeersverordening voor de haven van Antwerpen¹, alsook enkele meer gerichte, artikelsgewijze voorstellen.

1. Definieer en onderbouw de doelstellingen van de verordening

Aangezien met de Havenverkeersverordening een bijkomende regelgeving wordt opgelegd, is het voor de MORA belangrijk dat de doelstellingen van de verordening duidelijk worden aangegeven.

Voor veel bedrijven in het havengebied zijn havenvoertuigen cruciaal in de ondersteuning van hun logistieke processen en hun specifieke bedrijfsactiviteiten. Deze voertuigen worden niet alleen ingezet op de eigen terreinen, maar vaak ook tussen bedrijventerreinen in het havengebied, waardoor havenvoertuigen soms op de openbare weg moeten worden ingezet. Door hun specifieke constructie of bouw kunnen zij echter niet voldoen aan de geldende technische eisen voor het gebruik van de openbare weg. Opdat de havenvoertuigen vlot en veilig zouden kunnen ingezet worden op de openbare weg, is een specifieke verordening nodig.

Een dergelijk duiding van de rol van de verordening binnen de werking en de optimalisatie van de haven en van het sociaaleconomisch belang ervan voor de actoren in de haven, vindt de raad niet terug in het besluit en de bijhorende documenten.

¹ MORA (2020) Advies over de havenverkeersverordening haven van Antwerpen, Brussel.

2. Beperk de administratieve en de financiële lasten en maak bijstellingen mogelijk

Met de Havenverkeersverordening wordt een kader aangereikt dat rechtszekerheid beoogd voor het gebruik van de havenvoertuigen en dat ook inzet op duurzaamheid en het waarborgen van de verkeersveiligheid.

De Havenverkeersverordening is uiteraard een bijkomende regelgeving, met een aantal bijkomende verplichtingen voor de bedrijven.

In het ontwerpbesluit worden diverse maatregelen voorgesteld die een administratieve en financiële impact kunnen hebben op de bedrijven in de haven.

De MORA roept op om de extra administratieve en financiële lasten die het besluit mogelijks met zich meebrengt, zoveel mogelijk te vermijden of zo beperkt mogelijk te houden. De raad stelt voor om de impact één jaar na de inwerkingtreding van het besluit te evalueren, en indien nodig, in overleg met de havenbedrijven bijstellingen mogelijk te maken.

3. Streef naar zoveel mogelijk uniformiteit tussen de havens

De MORA waardeert het dat de Havenverkeersverordeningen voor de havens van Gent en Antwerpen zijn voorbereid op basis van uitvoerig overleg tussen de havens, het departement MOW en andere stakeholders en dat daarbij ook een zo groot mogelijke uniformiteit in alle havengebieden wordt nagestreefd.

De raad is er zich uiteraard van bewust dat er verschillen kunnen optreden tussen de havens op basis van de specifieke noden in het havengebied of van de lokale context. Hij vraagt om de beoogde uniformiteit te blijven bewaken, zeker ook in het licht van de toekomstige havenverkeersverordeningen voor de overige havens.

Voor de havenverkeersverordeningen van de overige havens vraagt de MORA een gelijkaardige aanpak via nauw overleg, zoals dit het geval was voor Antwerpen en Gent.

4. Voorzie een monitoring en evaluatie van de verordening

Het verkeersveiligheidsaspect is voor de MORA een belangrijk aandachtspunt. Een gedegen opvolging van de effecten van de regelgeving is daarom nodig. De raad vraagt om over de verschillende aspecten van dit besluit een monitoring en evaluatie te voorzien. Hierbij denkt de raad aan het aantal vergunningen, het aantal ongevallen en de aard ervan, de handhaving, de administratieve lasten, de financiële impact enz.

5. Artikelsgewijze aanbevelingen

De MORA formuleert in dit punt een aantal meer specifieke aanbevelingen, met verwijzing naar de betreffende artikels in het besluit.

Art. 3 werkt een categorisering van de havenvoertuigen uit. Havenvoertuigen van categorie A3 en B3 worden beschouwd als voertuigen voor traag vervoer. Verkeer van havenvoertuigen van deze categorie is verboden op autosnelwegen en autowegen. Omdat de John F. Kennedylaan in de toekomst zal worden heringericht als autoweg, zal traag havenverkeer er dan ook niet meer zijn toegestaan.

Aangezien deze beperking aanzienlijke gevolgen kan hebben voor de logistieke stromen in het havengebied, is het voor de MORA belangrijk dat er volwaardige alternatieve routes worden voorzien. De raad dringt erop aan dat deze alternatieven effectief en tijdig worden gerealiseerd.

Art. 19 voorziet een methodiek voor een graduele vergroening en de uitwerking van een emissienormerend kader voor de havenvoertuigen. Het kader moet vijf jaar na de inwerkingtreding van voorliggend besluit actief worden.

In het licht van de emissiereductiedoelstellingen is de MORA voorstander van een oordeelkundige vergroening van het voertuigenpark. De raad vraagt in deze wel om een zekere realiteitszin en om bij de uitwerking van het normerend kader rekening te houden met de specifieke context van de havenvoertuigen, waaronder het niet altijd beschikbaar zijn van geschikte alternatieven, de hoge kostprijs van nieuwe voertuigen enz. Desgevallend denkt de raad dat individuele oplossingen moeten kunnen bekeken worden.

Art. 66 bepaalt dat elke relocatie van een havenvoertuig in het havengebied uiterlijk vijf dagen vóór de geplande relocatie schriftelijk wordt gemeld aan de Havenkapiteindienst. Volgens de raad is deze periode te lang en niet altijd realistisch en belemmert dit de specifieke dynamiek en snelheid van de havenactiviteiten. De raad vraagt daarom een flexibelere aanpak te overwegen.