

## Advies

# Havenverkeersverordening haven van Antwerpen

Brussel, 25 augustus 2020

Adviesvraag: Ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering tot vaststelling van de verordening voor het verkeer van havenvoertuigen in de haven van Antwerpen

Adviesvrager: Lydia Peeters - Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken

Ontvangst adviesvraag: 20 juli 2020

Adviestermijn: 30 dagen

Goedkeuring MORA-commissie Goederenvervoer, Logistiek en Internationale Knooppunten: 25 augustus 2020

Contactpersoon: Ann Wuyts - [awuyts@serv.be](mailto:awuyts@serv.be)

# Inhoud

<b>Inhoud</b> .....	<b>3</b>
<b>Situering</b> .....	<b>4</b>
<b>Advies</b> .....	<b>5</b>
<b>1 Juridisch kader voor verkeer van havenvoertuigen</b> .....	<b>5</b>
<b>2 Alle aspecten van verkeersveiligheid bekijken</b> .....	<b>6</b>
<b>3 Praktijktoeepassing</b> .....	<b>7</b>

## Situering

De Vlaamse regering gaf op 17 juli 2020 haar principiële goedkeuring aan het ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering tot vaststelling van de verordening voor het verkeer van havenvoertuigen in de haven van Antwerpen. Op 20 juli 2020 heeft de MORA hierover een adviesvraag ontvangen.

Naast de MORA zijn ook de gemeente Beveren, de gemeente Zwijndrecht, de Stad Antwerpen, de Maatschappij voor het Haven-, Grond- en Industrialisatiebeleid op de Linkerscheldeoever en de Vlaamse Toezichtscommissie om advies gevraagd.

### Samenvatting adviesvraag

Het Havendecreet van 2 maart 1999 stelt dat de Vlaamse regering op voorstel van het havenbedrijf een verordening vaststelt die het verkeer van havenvoertuigen in het havengebied regelt. Met deze verordening kan afgeweken worden van de bepalingen van de Koninklijke Besluiten die de technische eisen van voertuigen regelen en het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en het gebruik van de openbare weg.

Het voor advies voorliggende ontwerpbesluit stelt de verordening vast voor de havenvoertuigen die worden ingezet in het havengebied Antwerpen.

## Advies

De MORA vindt het positief dat de Vlaamse regering de havenverkeersverordening voor de haven van Antwerpen principieel heeft goedgekeurd. Daarmee komt een einde aan een langlopend proces dat aan de opmaak van de havenverkeersverordening is vooraf gegaan. De Raad formuleert in zijn advies een aantal elementen die het maatschappelijk draagvlak voor de verordening kunnen verhogen.

### 1 Juridisch kader voor verkeer van havenvoertuigen

#### Doelstellingen van het juridisch kader mee opnemen in regelgeving

Dit besluit legt een juridische basis om havenvoertuigen binnen het havengebied van Antwerpen toe te laten op de openbare weg. Het moet zo ook juridische en economische zekerheid bieden aan bedrijven over welke voertuigen op welke locaties en onder welke voorwaarden mogen rijden rekening houdend met de verkeersveiligheid. Zo zorgt het voor een gelijke behandeling.

Havenvoertuigen rijden momenteel over de openbare weg na inschrijving bij DIV en indien toegestaan door een aanvullend (lokaal) politiereglement. Deze verordening legt, in uitvoering van het Havendecreet, de verantwoordelijkheid bij de Vlaamse overheid. Een kader voor een uniforme aanpak in het havengebied Antwerpen ontbreekt momenteel. Het voor advies voorliggende besluit stroomlijnt de huidige regels.

Het voor advies voorgelegde ontwerp van besluit bevat enkel de verwijzing naar het Havendecreet als situering van deze regelgeving. De MORA verwacht een bredere situering en onderbouwing van de maatschappelijke doelstellingen in het voor advies voorgelegde ontwerp van besluit en de bijhorende nota aan de Vlaamse Regering en adviseert om een uitgebreidere beschrijving van de noodzaak van dit besluit op te nemen. Voor de MORA is het belangrijk om in het besluit de rol van de verordening in het belang van het optimaliseren van de werking van de haven te duiden evenals het bovenvermeld sociaaleconomisch belang voor de bedrijven.

#### Kennis verzamelen om maatschappelijke impact te bekijken

Momenteel ontbreekt zicht over het verkeersgedrag van de havenvoertuigen zoals het inzicht in de grootte van de verkeersstromen en over hoe vaak deze havenvoertuigen gebruik maken van de openbare weg. Gezien het belang van ondersteunende data waarnaar de MORA al in meerdere adviezen heeft gevraagd, vraagt de Raad om deze informatie te verzamelen zodat het bij een evaluatie mogelijk is om een goede maatschappelijke impactanalyse van de maatregel te kunnen maken.

#### Link met andere havens

Dit besluit geldt enkel voor de haven van Antwerpen. Het Havendecreet voorziet dat alle havens een verordening voor het verkeer van havenvoertuigen moeten opmaken.

De MORA vindt het positief dat alle Vlaamse havens zijn betrokken bij de opmaak van de havenverkeersverordening voor de haven van Antwerpen. Op deze manier kan de kennis opgedaan bij het totstandkomingsproces van deze verordening, gedeeld worden. Zo kunnen North Sea Port, Port of Zeebrugge en Haven van Oostende, waar zinvol, inspiratie halen uit deze

verordening. De verkeerssituatie en het wegennet verschillen significant van haven tot haven en maken dat bij de opmaak van de verordeningen voor de andere havens voldoende rekening kan en moet gehouden worden met de lokale context.

## 2 Alle aspecten van verkeersveiligheid bekijken

### Rekening houden met alle aspecten van verkeersveiligheid

Verkeersveiligheid is een belangrijk aandachtspunt in het besluit. Ook voor de Mobiliteitsraad is het verzekeren van de verkeersveiligheid een belangrijke randvoorwaarde voor dit besluit. De Raad stelt vast dat de manier waarop het besluit de verkeersveiligheid benadert, verschilt van de visie die hij er op heeft.

Voor de MORA betekent verkeersveiligheid dat er rekening wordt gehouden met de bestaande omgeving, de aanwezige infrastructuur, de veiligheid van alle weggebruikers en vervoersmodi en het menselijk gedrag dat tot uiting komt. Om dit aan te pakken volgt de MORA de theorie van de vijf E's van verkeersveiligheid, de vijf pijlers waar het beleid moet op steunen: Engineering, Education, Evaluation, Engagement, Enforcement.

De MORA vindt het belangrijk dat met al deze aspecten rekening wordt gehouden bij het uitwerken van deze regelgeving. In het havengebied zijn er meer verkeersdeelnemers dan enkel havenvoertuigen. Ook kan de Raad niet uit de teksten afleiden in welke mate rekening gehouden is met het perspectief van de andere weggebruikers, zoals de aanwezigheid van al dan niet gescheiden fietsinfrastructuur, beveiligde/onbeveiligde overwegen,... De Raad vraagt om bij het uitreiken van vergunningen rekening te houden met al deze aspecten.

### Overleg over verkeersveiligheid structureren

Om tot een goede afweging van alle aspecten te komen, verwacht de MORA dat het hiervoor het nodige overleg met betrokken actoren wordt georganiseerd. Het besluit is voorbereid met stakeholders met expertise op het vlak van havens, transport en havenvoertuigen, evenals met experts rond verkeersveiligheid. Naast verkeersveiligheidsexperten hadden volgens de MORA ook stakeholders met een expertise in het afwegen van verkeersveiligheidsaspecten moeten betrokken worden. De vorige Vlaamse minister bevoegd voor Mobiliteit heeft hiervoor het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid opgericht<sup>1</sup>. De opdracht van het VHV omvat het gestructureerd organiseren van overleg tussen de diverse partners om te komen tot wederzijdse afstemming (o.a. tussen wetgeving en verkeersveiligheidsacties, tussen vorming en monitoring en wederzijdse versterking waarbij het overleg verloopt in een open sfeer van het delen van informatie, kennis en expertise zodat dit aanzet tot en uitmondt in initiatieven die leiden tot meetbare resultaten op het terrein waarvoor het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen het kader vormt. Het VHV bestaat uit een stuurgroep en vier werkkamers.

De MORA stelt vast dat dit ontwerpbesluit niet is besproken in één of meerdere werkgroepen van het VHV. De Raad vindt dat een besluit met impact op de verkeersveiligheid in het VHV of een gelijkwaardige instantie moet besproken worden. De Raad vraagt de minister om duidelijk aan te geven welke rol zij in de toekomst nog ziet voor het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid in de Vlaamse beleidsvoorbereiding.

<sup>1</sup> Vlaamse Regering, 2015, Goedkeuring conceptnota Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid, 17 juli 2015

## 3 Praktijktoeepassing

### Afbakeningsgebied

Het besluit is van toepassing in het hele havengebied. De MORA heeft geen problemen met het toestaan van afwijkingen van het technisch reglement en het verkeersreglement voor dit gebied, mits rekening wordt gehouden met verkeersveiligheid en flankerend beleid.

Het besluit moet zorgen dat alle bedrijven in het havengebied onder dezelfde voorwaarden hun havenvoertuigen mogen gebruiken op de openbare weg.

Het Antwerpse havengebied is echter geen aaneengesloten gebied aangezien de Schelde het opdeelt in een havengebied op Linkeroever en op Rechteroever. Dit houdt in dat het besluit ook geldt voor voertuigen die gebruik maken van de Liefkenshoektunnel en de Tijlmanstunnel. Momenteel loopt studie die een risicoanalyse maakt over deze stromen. De MORA vraagt om bij de implementatie van het besluit rekening te houden met de resultaten van deze studie en voldoende maatregelen te nemen om de veiligheid en doorstroming voor alle verkeersdeelnemers te garanderen, indien havenvoertuigen zich verplaatsen over de R2.

### Geen aparte emissienormen voor havenvoertuigen

Momenteel ontbreekt informatie over de reële emissies van havenvoertuigen. Het besluit voorziet dat de uitstoot van de havenvoertuigen eerst zal worden bepaald en dat vervolgens realistische termijnen en normen zullen worden opgelegd.

Gezien de problematiek van de luchtvervuiling, in het algemeen en in de stad Antwerpen, vraagt de MORA om een emissiebeleid zonder vertraging uit te voeren en/of verder te zetten. De Raad vraagt aan de Vlaamse regering om ondersteuning te leveren aan de havens om dit emissiebeleid te voeren dat in overeenstemming is met de Europese richtlijnen.

### Administratieve en financiële last voor bedrijven beperken

Het besluit roept meer uitgebreide keuringen en bijkomende vergunningen in het leven. Deze bijkomende maatregelen kunnen een administratieve en financiële impact hebben op bedrijven. De Raad roept op om deze impact zo beperkt mogelijk te houden en maximaal in te zetten op een gedigitaliseerd proces. De MORA vindt het aangewezen om de gevolgen van de nieuwe regelgeving op te volgen en indien nodig bij te sturen.

### Evaluatie van de regelgeving voorzien

Binnen het kader van verkeersveiligheid is opvolging van de effecten van de regelgeving een belangrijk aspect. De MORA vraagt om over alle aspecten van dit ontwerpbesluit een monitoring en evaluatie te voorzien zoals het aantal vergunningen, verkeersveilig, monitoring ongevallen, administratieve last, financiële aspecten, handhaving,...

De Raad adviseert om deze evaluatie te bespreken in een forum waarin alle betrokken stakeholders aanwezig zijn. Daarnaast is voor de MORA ook een evaluatie van de verkeersveiligheidsaspecten aangewezen in een forum zoals het Vlaams Huis van de Verkeersveiligheid of gelijkwaardig.

### Opleidingen concretiseren

Het besluit stelt dat er opleidingen zijn voorzien voor begeleiders van transporten. De inhoud van de opleiding en de wijze waarop deze wordt georganiseerd is niet opgenomen. De MORA vraagt

om deze opleiding verder uit te werken en de voorwaarden ervan zo snel mogelijk te concretiseren. De Raad vraagt ook de erkende opleidingsinstellingen aan te geven. Volgens de MORA kunnen elementen uit de bestaande opleidingen omtrent uitzonderlijk transport opgenomen worden, maar moeten de opleidingen rekening houden met de specificiteit van de havenvoertuigen en het wegennet in het havengebied van Antwerpen. Ook moet de tijdsinvestering door bedrijven en de financiële kost beperkt worden.

### **Duidelijke en tijdige communicatie**

Het streefdoel is om deze regelgeving te laten starten op 1 januari 2021. De MORA vraagt om een tijdige en duidelijke communicatie te voorzien voor alle stakeholders om hen in staat te stellen zich voor te bereiden op deze nieuwe regelgeving.

De MORA adviseert om voldoende opleidingen te voorzien en sensibilisering voor alle weggebruikers in het havengebied en om te werken met communicatiecampagnes en signalisatie om alle verkeersgebruikers te wijzen op de aanwezigheid van de havenvoertuigen en hun impact.