

# Missie en visie ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen

## De missie en visie bij het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen

---

Datum van goedkeuring	<b>24 mei 2012</b>
Volgnummer	<b>2012   30</b>
Coördinator	<b>Ignace Decancq</b>
Co-auteur	<b>Sandra Sliwa</b>

---

Mevrouw Hilde Crevits  
Vlaams minister van Mobiliteit en  
Openbare Werken

Koning Albert II-laan 20, bus 1

1000 Brussel

---

Datum	<b>24 mei 2012</b>
Uw referentie	<b>1621.U.12.108</b>
Onze referentie	<b>02/L10/2012/467</b>
Betreft	<b>De missie en visie bij het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen</b>

---

Mevrouw de Minister,

- [1] Op 20 april 2012 bezorgde het Departement Mobiliteit en Openbare Werken, Afdeling Beleid Mobiliteit en Verkeersveiligheid ons de adviesvraag over de missie en visie bij het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen. De adviestermijn bedroeg 30 kalenderdagen. Omdat de eerstvolgende raadszitting pas op 24 mei 2012 plaatsvindt, heeft de Minaraad uitstel gevraagd tot die datum.

Het voorontwerp van advies werd voorbereid door het secretariaat van de Minaraad en voorgelegd aan de Permanente Werkcommissie Duurzame ontwikkeling (9 mei 2012), die het op zijn beurt liet agenderen op een *ad hoc* werkcommissie (15 mei 2012).

Aangezien het onderwerp van de adviesvraag ook aan bod komt in de Mobiliteitsraad (MORA), spitst de SAR Minaraad zich hoofdzakelijk toe op de milieugerelateerde onderdelen van het dossier.

- [2] Het uittekenen van het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen verloopt in verschillende stappen zoals bepaald in het Mobiliteitsdecreet. Het informatieve gedeelte werd vorig jaar breed getoetst, en ook de Minaraad bracht hierover een uitgebreid advies uit<sup>1</sup>. Nu ligt het eerste onderdeel van het richtinggevende gedeelte voor ter consultatie. Het richtinggevende gedeelte zal

---

<sup>1</sup> Advies van 5 juli 2011 over het ontwerp informatieve gedeelte Mobiliteitsplan Vlaanderen, Minaraad, 2011|38.

bestaan uit een beschrijving van de gewenste mobiliteitsontwikkelingen (missie en visienota), de operationele doelstellingen en het voorstel tot actieplan. De visienota geeft aan op welke wijze de missie op termijn bereikt kan worden<sup>2</sup>.

Met het oog op draagvlakvergroting worden ook deze ontwerp teksten ruim afgetoetst. De Minaraad waardeert deze participatieve aanpak, maar hij vraagt zich af of het Mobiliteitsplan Vlaanderen nog voor de vooropgestelde deadline (eind 2012) goedgekeurd kan worden, gezien het plannings- en participatietraject dat nog doorlopen moet worden.

- [3] In eerdere adviezen heeft de Minaraad al herhaaldelijk opgeroepen om nu al te anticiperen op de ontwikkelingen en/of uitdagingen die ons op lange termijn te wachten staan (perspectief 2050). In de Mededeling aan de Vlaamse Regering staat dat de gewestelijke planningscommissie de te bereiken operationele doelstellingen zal bepalen voor zowel de korte (2020) als de lange termijn<sup>3</sup>. De Raad vindt dit een goed uitgangspunt.
- [4] Ondanks de terechte koppeling van het Mobiliteitsplan aan de Vlaamse Strategie voor Duurzame Ontwikkeling (VSDO), lijkt de teneur van de missie daar nog niet helemaal aan te beantwoorden. De in de missie uitgedrukte stelling dat duurzame mobiliteit betekent dat er een verstandige afweging moet gemaakt worden tussen twee conflicterende kenmerken, met name een goede mobiliteit en tegelijk een inperking van de negatieve effecten ervan, laten uitschijnen dat het met de operationele doelen en het actieplan nog alle kanten uit kan.
- [5] In de visienota treft de Minaraad veel aandachtspunten aan die de mobiliteitsproblematiek en de daaraan verbonden milieuaspecten op een treffende manier vatten. Milieuproblemen zoals geluidshinder en luchtverontreiniging worden vermeld, en er wordt ook gewag gemaakt van andere problemen zoals klimaatsverandering en de olieafhankelijkheid van het transportsysteem.

In de visienota worden er ook oplossingen aangereikt. Deze worden gezocht in de richting van meer optimale benutting van de transportfaciliteiten, een vergrote inbreng van intelligente systemen, een verbeterde ruimtelijke ordening, een vergroenende fiscaliteit en kennis- en attitudeverbeteringen in het personen- en goederenvervoer.

Voor de Minaraad zijn dat passende zoekrichtingen. Echter, volgens de Raad blijkt uit de visietekst nog niet voldoende de urgentie van de nood om de Vlaamse mobiliteit echt duurzaam te organiseren. Hij mist duidelijke

---

<sup>2</sup> Mededeling aan de Vlaamse Regering, VR 2012 3003 MED.0160/1.

<sup>3</sup> Ibidem.

*transitievoorstellen*. De voorgestelde oplossingsrichtingen worden nog te veel geschetst in de vorm van *optimalisatie*voorstellen, die nauw aansluiten bij de huidige (overwegend niet-duurzame) praktijk. Daarom beveelt de Minaraad de Vlaamse Regering aan om in de visienota een nog meer pro-actieve houding aan te nemen en in te zetten op een versnelling van de veranderingen die op termijn hoe dan ook onafwendbaar zijn.

- [6] Aansluitend hierbij stelt de Minaraad vast dat er in de missie en in de visie van het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen in hoofdzaak sprake is van het "beheersen" van de vervoersvraag of van het transportvolume. Hiermee lijkt de Vlaamse Regering de visie uit het Europese Witboek Vervoer 2050 te onderschrijven met name dat het beperken van de mobiliteit "geen optie" zou zijn<sup>4</sup>. De Minaraad vraagt aan de regering om verder te gaan dan het loutere beheersen van de vervoersvraag; daartoe moet werk gemaakt worden van een betere ruimtelijke ordening als noodzakelijke voorwaarde om te komen tot een structurele inperking van de vraag naar gemotoriseerd wegverkeer en tot een betere nabijheid van (woon, werk, school, winkel, ...)-activiteiten.

In lijn hiermee vraagt de Raad dat de Vlaamse Regering, naar analogie met wat het STOP-principe betekent voor het personenvervoer, ook voor het goederenvervoer een rangschikking van modi zou hanteren waarbij verder gegaan wordt dan het streven naar co-modaliteit. De Minaraad meent hierbij dat kust- en binnenvaart in principe de voorrang moeten genieten, gevolgd door spoor-, weg- en luchtverkeer, in afnemende volgorde van voorkeur.

- [7] Algemeen vindt de Minaraad dat het in hoofdzaak inzetten op de verdere uitbouw van de logistieke activiteiten niet wenselijk is en ook niet zo gemakkelijk houdbaar zal zijn. De Minaraad gaat er immers van uit dat vervoer betekenisvol duurder zal worden. Met name vervoer is vandaag voor meer dan 90% afhankelijk van petroleum als energiebron, en de prijzen daarvan zullen in de toekomst waarschijnlijk stijgen of minstens heel vola-til worden.

De Minaraad pleit ervoor om mee te werken aan de uitbouw van een Europees havennetwerk waarbij de complementariteit tussen grote en kleine havens centraal moet staan om op die manier kustvaart, binnenwater- en spoorgebonden goederentransport naar het hinterland betere kansen te geven.

Hierbij aansluitend stelt de Raad voor om de klemtoon veel meer op nieuwe productieactiviteiten te leggen (en in het bijzonder in het kader van een vergroening van de economie), die meer toegevoegde waarde en tewerk-

---

<sup>4</sup> Alinea 18 van het Witboek Vervoer 2050 luidt als volgt: "*de mobiliteit beperken is geen optie*".

stelling opleveren dan het geval zou zijn bij het eenzijdig inzetten op het verder ontwikkelen van de logistieke voorzieningen en activiteiten.

De Minaraad is er zich evenwel van bewust dat de doorvoerfunctie van Vlaanderen in elk toekomstscenario op een of andere manier belangrijk zal blijven. Beide benaderingen – ofwel dat het model Vlaanderen doorvoer-land zo duurzaam mogelijk geïmplementeerd moet worden, ofwel dat dit model niet meer aangehouden kan worden wegens onder meer stijgende vervoersprijzen – wijzen volgens de Raad in dezelfde richting: de (al of niet doorvoer-)regio die er als eerste in slaagt het gevraagde vervoer te organiseren met een sterk verminderde petroleumafhankelijkheid, zal een voor-sprong hebben op de andere regio's. Daarom vraagt de Minaraad dit stre-ven op te nemen in de missie.

- [8] De Raad vraagt zich overigens af of en hoe de gedachte om Vlaanderen tegen 2020 uit te bouwen tot een logistieke draaischijf / doorvoerland in Europa<sup>5</sup> verenigbaar is met de noodzakelijke drastische vermindering van de broeikasgasuitstoot. Uit onderzoek door het VITO<sup>6</sup>, ter voorbereiding van het derde Vlaams Klimaatplan, blijkt dat de vervoersector het al zeer moeilijk zal hebben om de uitstoot van broeikasgassen voldoende te verminderen om de huidige doelstelling<sup>7</sup> in 2020 te halen. Ook blijkt uit dit onderzoek dat het huidige mobiliteitsbeleid, in de veronderstelling dat fossiele brandstoffen dominant zouden blijven, niet verenigbaar is met een eventuele hogere Belgische reductiedoelstelling tegen 2020 voor de niet ETS-sectoren<sup>8</sup> noch met de volgens de Europese Commissie noodzakelijke vermindering, op EU-niveau, tegen 2050 zoals opgenomen in het Witboek Vervoer 2050 (paragraaf 10)<sup>9</sup>. Het toenemende verkeersvolume, en hieruit volgend de toenemende uitstoot van broeikasgassen, zullen op die manier

---

<sup>5</sup> In overeenstemming met de doorbraak "Slimme draaischijf van Europa" in het kader van Pact 2020.

<sup>6</sup> MORA, Advies stakeholdersoverleg klimaat en transport, 27 april 2012.  
[http://www.serv.be/sites/default/files/documenten/MORA\\_ADV\\_20120427\\_klimaat\\_transport.pdf](http://www.serv.be/sites/default/files/documenten/MORA_ADV_20120427_klimaat_transport.pdf)

<sup>7</sup> Op basis van de huidige EU-doelstelling om de uitstoot van broeikasgassen tegen 2020 te verminderen met 20%, heeft België de doelstelling om de uitstoot in de niet ETS-sectoren tegen 2020 te verminderen met 15% t.o.v. 2005.

<sup>8</sup> Ingeval de EU haar doelstelling verhoogt van 20% naar 30%, betekent dit dat de Belgische doelstelling verhoogt van 15% naar 21%.

<sup>9</sup> EUROPESE COMMISSIE, Stappenplan voor een interne Europese vervoersruimte – werken aan een concurrerend en zuinig vervoerssysteem, COM (2011) 144, 28 maart 2011. Beschikbaar op: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:NL:PDF>. (Verder Witboek Vervoer 2050).

de inspanningen van de andere sectoren om de uitstoot van broeikasgassen te verminderen in grote mate teniet doen<sup>10</sup>.

- [9] De visienota verwijst regelmatig naar het Europese Witboek Vervoer 2050<sup>11</sup>. Het verminderen van de uitstoot van broeikasgassen in de vervoerssector met minstens 60% tegen 2050, is evenwel een belangrijk uitgangspunt van het Witboek. Deze doelstelling is op zijn beurt gebaseerd op een door de Europese Commissie gepubliceerde impact analyse in het kader van de *Low Carbon Economy Roadmap*<sup>12</sup>. In overeenstemming met het Witboek Vervoer 2050 en aansluitend bij de Vlaamse doelstelling om te komen tot een duurzame mobiliteitsontwikkeling<sup>13</sup> en een gemoderniseerde, gedecarboniseerde transportsector<sup>14</sup>, en gegeven dat de huidige ontwikkelingen niet verenigbaar zijn met wat de visie van het Witboek Vervoer vooropstelt, vindt de Minaraad dat de vereisten van het klimaatbeleid duidelijker een uitgangspunt moet zijn voor het toekomstige Mobiliteitsplan Vlaanderen.
- [10] De Minaraad stelt vast dat de missie en de visie de uitdagingen voor milieu en gezondheid ernstig nemen. De Vlaamse Regering legt de klemtoon op het inperken van geluidshinder (die als problematisch erkend wordt<sup>15</sup>) en

---

<sup>10</sup> Dit blijkt uit een vergelijking van het aandeel van de verschillende sectoren in de uitstoot van broeikasgassen in de periode 1990-2009, zoals opgenomen in het Voortgangsrapport 2010 van het Vlaams Klimaatbeleidsplan 2006-2012. Relevant in dit opzicht is de vaststelling dat hoewel de totale Vlaamse uitstoot van broeikasgassen in 2009 onder de Kyotodoelstelling bleef, er toch een tekort werd vastgesteld in de niet-ETS sectoren (meer bepaald gebouwen en transport) en dat dit tekort bovendien groter bleek dan verwacht werd op basis van de prognoses. Het Voortgangsrapport 2010 is beschikbaar op: [http://www.lne.be/themas/klimaatverandering/vlaams-klimaatbeleidsplan-2006-2012/voortgangsrapporten/2010/2011-12-01\\_VORA10.pdf](http://www.lne.be/themas/klimaatverandering/vlaams-klimaatbeleidsplan-2006-2012/voortgangsrapporten/2010/2011-12-01_VORA10.pdf).

<sup>11</sup> Zie supra.

<sup>12</sup> EUROPESE COMMISSIE, Routekaart naar een concurrerende koolstofarme economie in 2050, COM (2011) 112, 8 maart 2012. Beschikbaar op: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0112:FIN:NL:PDF>.

<sup>13</sup> Zoals opgenomen in artikel 3 van het Mobiliteitsdecreet: Decreet van 20 maart 2009 betreffende het mobiliteitsbeleid, (BS 20 april 2009): [http://www.ejustice.just.fgov.be/cgi/article\\_body.pl?language=nl&caller=summary&pub\\_date=2009-04-20&numac=2009201673#top](http://www.ejustice.just.fgov.be/cgi/article_body.pl?language=nl&caller=summary&pub_date=2009-04-20&numac=2009201673#top).

<sup>14</sup> Zoals opgenomen in het Vlaams Hervormingsprogramma Europa 2020: <http://ikdoe.vlaandereninactie.be/wp-content/uploads/2011/02/VHP-zonder-bijlages1.pdf>.

<sup>15</sup> Verkeer is de belangrijkste bron van geluidshinder in Vlaanderen. Dit blijkt onder andere uit het laatste Schriftelijk Leefomgevingsonderzoek (SLO-2, uitgevoerd in opdracht van het departement LNE dienst Hinder en Risicobeheer, 2008: <http://www.lne.be/themas/hinder-en-risicos/milieuhinder-en-klachten/slo>). Het SLO dient als basis voor het opstellen van de plandoelstellingen in het milieubeleidsplan. Zowel Pact 2020 als het MINA-plan 4 stellen dat Vlaanderen in 2020 inzake geluidshinder even goed scoort als Europese economische topregio's en meer concreet dat het aantal potentieel ernstig gehinderden door geluidsoverlast door verkeer, gedefinieerd als het percentage van de bevolking dat overdag wordt blootgesteld aan wegverkeersgeluid van meer dan 65 dB(A), tegen 2020 vermindert met 15% (t.o.v. 2010). In 2007 werd bijna 33% van de Vlamingen blootgesteld

het terugdringen van luchtverontreinigende emissies<sup>16</sup>. Het lijkt de eerste keer te zijn dat de regering laat blijken dat een combinatie van technologische innovatie en volumebeheersing noodzakelijk zal zijn om een antwoord te bieden op deze uitdagingen. De Minaraad vindt dit een positieve evolutie. Aanvullend vraagt hij het STOP-principe ook op te nemen in de missie, terwijl dit momenteel enkel het geval is in de visienota.

- [11] In de visienota komen de kwetsbare groepen als geheel regelmatig aan bod. De Minaraad staat hier achter en verwijst naar zijn eigen Luchtkwaliteitsstudie (2011)<sup>17</sup>, die aangeeft dat kinderen extra gevoelig reageren op verkeersgerelateerde pollutanten zoals onder meer fijn stof. Recente onderzoeken naar het aantal astmagevallen bij kinderen, uitgevoerd door het RIZIV en de Christelijke Mutualiteit (CM), bevestigen deze stelling<sup>18</sup>. Daarom vraagt de Minaraad extra aandacht te besteden voor de kwetsbaarheid van kinderen.
- [12] De Minaraad is voorstander van de in de visienota herhaalde malen in het vooruitzicht gestelde internalisering van de kosten van milieuschade, congestie en ruimtebeslag. De Minaraad stelt met tevredenheid vast dat het ruimteaspect nu uitdrukkelijk in de missie en visie opgenomen wordt, in tegenstelling tot wat vorig jaar het geval was bij het informatieve gedeelte. Een voldoende visionaire en tegelijk strikte ruimtelijke ordening is volgens de Minaraad van cruciaal belang voor een passende ontwikkeling van de mobiliteit in de komende decennia.
- [13] De principes van integraal waterbeleid worden in de visienota aangehaald in de context van het bouwen van een recreatief netwerk van zowel kleine

---

aan geluidsdrumniveaus boven 65 dB(A). Verder richt het MINA-plan 4 zich op het terugdringen van geluidshinder in grote agglomeraties, dit in uitvoering van de Richtlijn Omgevingslawaaai (Richtlijn 2002/49/EG van 25 juni 2002 inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaaai).

<sup>16</sup> De Europese Commissie heeft België op 6 april 2011 voor het Hof van Justitie gedaagd omdat de luchtkwaliteitswaarden voor PM10 overschreden werden. De verdieselijking van het wagenpark werkt de uitstoot van fijn stof in de hand. Ook het feit dat de lage emissiezones in steden niet van de grond komen, was een belangrijke reden voor de Commissie om de uitstelaanvraag van België (om pas tegen 2011 in plaats van 2005 te moeten voldoen aan de normen) te weigeren. Uit een rapport van het Europees Milieuagentschap van februari 2012, waarin voor de eerste keer data beschikbaar zijn die aangeven in hoeverre de EU-lidstaten de verplichte emissieplafonds zoals opgenomen in de NEC-richtlijn hebben gerespecteerd, blijkt dat in België de NOx-waarden worden overschreden. Ook hier speelt de verdieselijking van het wagenpark in ons nadeel. Op EU-niveau zijn verkeer en transport verantwoordelijk voor 40% van de NOx-uitstoot. Het rapport is beschikbaar op: <http://www.eea.europa.eu/highlights/air-pollutant-emission-limits-exceeded>.

<sup>17</sup> Minaraad, Studie over het luchtkwaliteitsbeleid, 2011.

<sup>18</sup> CM, Geneesmiddelengebruik bij leden tussen 0 en 18 jaar, 2008. [http://www.cm.be/nl/100/infoactualiteit/enquetes\\_en\\_onderzoeken/geneesmiddelengebruik-kinderen/index.jsp](http://www.cm.be/nl/100/infoactualiteit/enquetes_en_onderzoeken/geneesmiddelengebruik-kinderen/index.jsp)

als hoofdwaterwegen. Omdat de Vlaamse Regering expliciet de ambitie uit om de capaciteit op bepaalde waterwegen (of waterweggedeelten) te verhogen, *bottlenecks* weg te werken en *missing links* te realiseren, herhaalt de Minaraad zijn eerdere bemerking dat er voldoende rekening moet gehouden worden met eventuele waterschaarste ten gevolge van klimaatveranderingen<sup>19</sup> en in het bijzonder met de waterbalans bij het uitvoeren van ingrijpende infrastructuurwerken aan en langs waterwegen.

[14] De sociaaleconomische partners die in de Minaraad vertegenwoordigd zijn, onthouden zich bij dit advies, omdat ze in de schoot van de MORA een advies over dit onderwerp zullen uitbrengen.

Hoogachtend,

Walter Roggeman

Voorzitter SAR Minaraad

---

<sup>19</sup> Advies van 5 juli 2011 over het ontwerp informatieve gedeelte Mobiliteitsplan Vlaanderen, Minaraad, 2011|38, p.14.