



ADVIES

**Inzake het totstandkomingsproces van het
Mobiliteitsplan Vlaanderen**

2010/58

Inhoudsopgave

Inhoudsopgave	2
Krachtlijnen.....	3
Inleiding	4
Adviestekst	5
1. Evaluatie van het Mobiliteitsplan 2003.....	5
2. Advies betreffende het op te starten beleidsproces.....	5
2.1. Gezamenlijke scenario-oefening als startpunt	5
2.2. Het organiseren van participatie	6
2.2.1. Analyse en beoordeling.....	6
2.2.2. Procesontwerp volgens de Minaraad	7
2.3. De rol van de Minaraad en andere strategische adviesraden	11
3. Substantiële insteek voor een nieuw Mobiliteitsplan.....	11
3.1. Algemene bemerkingen.....	11
3.2. Thematische bemerkingen	12
4. Referenties.....	13

Krachtlijnen

Op 17 oktober 2003 hechtte de Vlaamse Regering haar principiële goedkeuring aan het Mobiliteitsplan Vlaanderen. Dit plan werd echter nooit volwaardig bekrachtigd. Er was in die tijd ook geen decretale basis voor de opmaak of vaststelling van een mobiliteitsplan. Intussen is die basis gelegd, met name door het decreet betreffende het Mobiliteitsbeleid van 20 maart 2009. Dit is een vooruitgang.

Op inhoudelijk vlak kende het Mobiliteitsplan Vlaanderen 2003 een reeks belangrijke tekortkomingen die neerkwamen op een gebrek aan samenhang tussen de verschillende componenten van het plan (zoals de doelstellingen en de beschikbare middelen). Dit gebrek aan samenhang maakte dat dit plan niet strategisch ingezet kon worden.

Wat betreft het opzetten van een beleidstraject dat moet leiden tot een nieuw mobiliteitsplan, stelt de Raad vast dat er een groot verschil in ambitie is tussen het Mobiliteitsdecreet enerzijds en het Besluit van de Vlaamse Regering tot opmaak van het Mobiliteitsplan Vlaanderen en betreffende de gewestelijke planningscommissie anderzijds. Waar dit decreet de contouren vastlegt voor een vooruitstrevend interactief beleid, dat start bij aanvang van het beleidproces, beperkt het Besluit zich tot consultatie in een late fase van het proces.

In voorliggend advies gaat de Raad in op de verschillende elementen die leiden tot een goed participatief proces. De Raad oordeelt dat de rol van de strategische adviesraden (in het bijzonder van deze adviesvraag zelf) met betrekking tot het op te maken Mobiliteitsplan onduidelijk is, en dat het zinvol kan zijn om het Besluit van 10 september 2010 te herwerken.

De Raad besluit met aanbevelingen betreffende drie domeinen waar milieu- en mobiliteitsbeleid elkaar kruisen: luchtvervuiling, klimaatbeleid en geluidshinder.

Inleiding

De MORA ontving op 1 juli 2010 een adviesvraag vanwege Vlaams minister Hilde Crevits betreffende de evaluatie van het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen 2003¹. Er werden ook beleidsaanbevelingen gevraagd voor de opmaak van het toekomstige Mobiliteitsplan Vlaanderen. De minister vroeg om bij dat MORA-advies ook andere relevante strategische adviesraden te betrekken. Op die manier werd de Minaraad in dit adviesproces betrokken.

Dit advies bestaat uit twee delen. Het eerste deel onderschrijft de evaluatie die de MORA maakte bij het Mobiliteitsplan Vlaanderen 2003. Het tweede deel gaat dieper in op het ontwerp van een beleidsproces voor het toekomstige mobiliteitsplan.

De Minaraad adviseerde in het verleden al verschillende keren over mobiliteitskwesties – zie voor een overzicht van deze adviezen in de referentielijst achteraan dit advies.

Het advies kwam tot stand via schriftelijke procedure tussen 6 oktober 2010 en 22 oktober 2010 en tijdens beraadslaging op de Raad van 28 oktober 2010.

Walter Roggeman

voorzitter Minaraad

¹¹ Mobiliteitsraad Vlaanderen. Advies van 22/10/2010 over de Evaluatie ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen, Brussel.

Adviestekst

1. Evaluatie van het Mobiliteitsplan 2003

[1] **Juridische en strategische zwakten in het Mobiliteitsplan 2003.** De MORA overhandigde de Minaraad een ontwerpadvies. De in dat document geformuleerde punten van kritiek op het Mobiliteitsplan Vlaanderen 2003 en het op handen zijnde proces, kunnen teruggebracht worden tot twee kernelementen:

- *De gebrekkige juridische status.* Hieraan is alvast verholpen door het Decreet van 20 maart 2009 betreffende het mobiliteitsbeleid.
- *Het gebrekkige strategische ontwerp.* Binnen dit element zijn er drie kritiekpunten. Ten eerste was er een problematische kloof tussen de gestelde ambities en de beschikbare middelen. In die zin was het ontwerpplan niet uitvoerbaar. Ten tweede werden er geen beleidsprioriteiten naar voor geschoven die de uitvoerbaarheid ervan hadden kunnen verhogen. Tenslotte was er niet voorzien in een adequaat monitoringsysteem, dat ontwikkelingen in de richting van de vooropgestelde transitie opspoorbaar maakte. Er bestaan weliswaar gegevens (aantal auto's; emissies; verkeersdoden; etc.), maar deze bleken vooralsnog niet vervat in één weldoordachte dataset. Zelfs al zou de doelstelling in verhouding staan tot de middelen, dan nog zou het beleid niet evalueerbaar zijn. Vergelijkbare kritieken werden recent door de Minaraad geuit in zijn adviezen betreffende met Mina-Plan 4 en de Vlaamse Strategie Duurzame Ontwikkeling.

2. Advies betreffende het op te starten beleidsproces

2.1. Gezamenlijke scenario-oefening als startpunt

[2] **Gezamenlijke scenario-oefening als principe.** Met betrekking tot het op te starten beleidsproces adviseert de MORA om een gezamenlijke scenario-oefening te organiseren met de beleidsdomeinen mobiliteit, milieu, economie, financieën en begroting en ruimtelijke ordening. Deze oefening moet resulteren in een gedeeld toekomstperspectief voor de verschillende beleidsdomeinen.

De Minaraad onderschrijft dit idee. De ambitie achter dit idee is groot, met name het samenbrengen van veeleer verkokerde beleidsdomeinen om zo tot een coherente toekomstvisie voor Vlaanderen te komen. Maar die ambitie weerspiegelt de reikwijdte en de dwingende noodzaak ervan, waardoor een minimalistische scenario-oefening niet passend is.

De gezamenlijke scenario-oefening waar zowel de MORA als de Minaraad naar vragen, vereist veel energie van de betrokken beleidsdomeinen. De Raad stelt dat dergelijke grootscheepse oefening een investering veronderstelt die zich wellicht zal terugbetalen in de vorm van meer coherent beleid.

[3] **Pragmatisch alternatief.** Indien de Vlaamse Overheid geen mogelijkheid ziet om de noodzakelijke middelen vrij te maken voor een gezamenlijke scenario-oefening als aanzet voor een nieuw mobiliteitsplan, dan moet er een pragmatisch alternatief aangereikt worden. Het toekomstig mobiliteitsplan dient in dat verband te vertrekken vanuit de middellangetermijndoelstellingen uit het Pact 2020. Het gaat dan onder meer om doelstelling 16 (mobiliteit); doelstelling 6 (logistiek en

infrastructuur) evenals doelstelling 14 (luchtkwaliteit en geluidshinder).

- [4] **Inzicht in de dilemma's en tegenstellingen is nodig.** Uitgangspunt voor elk beleidsplanning is het opmaken van een systematische inventaris van tegenstellingen tussen de plannen van de verschillende beleidsdomeinen. Het ontbreken van kennis over dergelijke tegenwerkende krachten doet beleidsinspanningen teniet en maakt aldus beleid inefficiënt en ineffectief. De voorgestelde inventaris is dan een startpunt om het mobiliteitsbeleid meer performant te maken.

2.2. Het organiseren van participatie

2.2.1. Analyse en beoordeling

- [5] **Rechtsgronden voor het opzetten van een participatieproces.** Het Decreet van 20 maart 2009 betreffende het Mobiliteitsbeleid bevat in artikel 11 en 12 belangrijke bepalingen die aangeven hoe een nieuw mobiliteitsplan tot stand moet komen. Artikel 11 §1 stelt de minimumvereisten van een participatietraject vast:
- De vormgeving van de participatie;
 - Een tijdspad met termijnstelling;
 - De aanwijzing binnen het departement van een ambtelijke coördinator of een ambtelijk coördinatieteam, belast met de organisatie van de participatie;
 - De evaluatie van de participatie;
 - De wijze van communicatie over de aspecten, vermeld in de andere punten.

De Memorie van toelichting legt artikel 11 als volgt uit: *"In het tweede lid van deze bepaling wordt de basis gelegd door een door de Vlaamse regering te bepalen participatietraject. De bedoeling hiervan is dat de participatie op een meer doordachte, strategische manier te organiseren en beter te sturen, zodat recht wordt gedaan aan het participatiebeginsel waarbij wordt gestreefd naar een meer interactieve vorm van inspraak of participatie. (...) Klassieke inspraakmethodes zijn contacten met het maatschappelijk middenveld, informatievergaderingen, hoorzittingen, of een openbaar onderzoek (...). Bij de klassieke inspraak vindt participatie (doorgaans) in een (te) laat stadium van de voorbereiding plaats, terwijl een interactief beleid participatie aan het begin van de beleidsvoorbereiding mogelijk maakt. Het gevolg hiervan is dat bij interactief beleid de inbreng van participanten niet is beperkt tot het reageren op ontwerpnota's waarvan de inhoud reeds is vastgesteld door de bestuurders en deskundigen, maar zich uitstrekt tot de probleemformulering en de keuze van mogelijke oplossingsrichtingen.²"*

Artikel 12 beschrijft hoe de bevolking in een vroeg stadium ter kennis wordt gebracht van een niet-technische samenvatting van de belangrijkste mobiliteitsproblemen, hun aanpak en mogelijke alternatieven. Dit "ter kennis brengen" gebeurt volgens de wijze zoals vastgelegd in artikel 11, §1, tweede lid. Het gaat hier om elementen die in het informatief gedeelte worden opgenomen.³

Artikel 13 behandelt de consultatie van het georganiseerde middenveld via de strategische adviesraden. Het gaat hier om consultatie bij aanvang van het openbaar onderzoek.

Tot slot is er het Besluit van de Vlaamse Regering van 10 september 2010 dat een

² *Ibid.* p.15

³ Memorie van Toelichting bij Decreet betreffende mobiliteitsbeleid. Vlaams Parlement, 6 januari 2009, Stuk 2031 (2008-2009) – Nr. 1. p.16.

uitvoering is van artikel 11 van het mobiliteitsdecreet. In artikel 4 tot 6 worden de belangrijkste modaliteiten van het participatietraject vastgelegd. De publieke consultatie is beperkt tot (1) de consultatie van de niet-technische samenvatting via een website (procedure volgens art.12 van het decreet) en (2) de consultatie via een vragenlijst, eveneens beschikbaar gesteld via een website. Artikel 5 sluit af door te stellen dat: *"Alleen de antwoorden op de vragen uit de vragenlijst worden in het kader van de publieke consultatie verwerkt."*

- [6] **Beoordeling.** De Raad stelt vast dat het Decreet en de Memorie van toelichting ambitieuzer waren in hun visie op participatie dan de procedure die voorzien wordt in het uitvoeringsbesluit. Het Vlaams Parlement wilde, zo blijkt uit het decreet, de burgers in een vroeg stadium op een interactieve manier betrekken bij het beleidsproces. In het Besluit van de Vlaamse Regering blijft er daarentegen van deze ambitie weinig over. De procedure die vastgelegd is, beperkt zich tot het informatief gedeelte voor wat de art.12-procedure betreft, en beperkt zich tot consultatie via een website en brieven. Daarenboven beperkt de slotzin van artikel 5 van het besluit de vrijheid van de gewestelijke planningscommissie om zelf functionele, interactieve methodieken te gebruiken die leiden tot een performant beleidsplan voor mobiliteit.

In het bestek van dit advies werd er aan de Minaraad gevraagd om "beleidsaanbevelingen te doen voor de opmaak van het toekomstig Mobiliteitsplan Vlaanderen". Wat dit betreft stelt de Raad vast dat het Besluit van 10 september 2010 een voorafname lijkt te zijn op dit advies.

De Raad is van oordeel dat de participatieprocedure zoals vastgelegd in het besluit van 10 september 2010 niet adequaat is, en overigens niet strookt met de geest is van het achterliggende decreet voor het Mobiliteitsbeleid.

2.2.2. Procesontwerp volgens de Minaraad

- [7] **Alternatieven.** Er bestaan heden ten dage een veelheid aan methoden om doelgroepen te betrekken bij het beleid. Met de nodige zin voor vereenvoudiging kunnen er vier doelgroepen gedefinieerd worden: (1) collega-ambtenaren in andere beleidsdomeinen; (2) georganiseerde middenveld (SAR's); (3) experts; (4) individuele burgers. Met diezelfde zin voor vereenvoudiging kunnen er verschillende participatieniveaus vastgesteld worden, die bijvoorbeeld voorgesteld worden door het beeld van de participatieladder.⁴ Voor elk van de hoger genoemde doelgroepen moet er, in principe voor elke beleidsfase (agendering, ontwerpen van teksten, besluitvorming, ...), een participatieniveau bepaald worden. Om dit participatieniveau te realiseren moeten aangepaste methoden gekozen of ontwikkeld worden. Zo kan een *Delphi*-oefening met experts en burgers uitmonden in gewenste toekomstbeelden, en kan een *workshop* scenarioplanning met collega-ambtenaren en experts leiden tot langetermijndoelstellingen.

- [8] **Vraag en antwoord.** Voor elk van de punten die artikel 11, § 1 van het decreet opsomt moeten volgens de Raad een reeks vragen beantwoord worden tijdens de planning van het proces.

Wat betreft de **vormgeving** van het proces moeten o.a. de volgende vragen gesteld en beantwoord worden:

⁴ Zie Bogaert, D. (2004) Natuurontwikkeling en Draagvlak als vernieuwing? Proefschrift, Universiteit Nijmegen. p.39.

Vraag	Adviesantwoord van de Minaraad
1.1 Welke beleidsdomeinen moeten er betrokken worden?	Mobiliteit; milieu; economie; financieën en begroting; ruimtelijke ordening; DAR-Duurzame Ontwikkeling
1.2 Welke actoren kunnen mogelijk bij het proces betrokken worden (selectie op niveau van de totale groep aan actoren in de samenleving)	<ul style="list-style-type: none"> • Beleidsdomeinen (zie 1.2); • Middenveld: (MORA, SERV; Minaraad; ...). De Raad vraagt ook om origineel te denken (Bijvoorbeeld door de Vlaamse Scholierenkoepel te betrekken wanneer het gaat om mobiliteit van en naar school.) • Experten: Collectief vervoer; zwakke weggebruikers; klimaatbeleid/klimaatproblematiek; natuur; ... • Burgers: Een panel burgers om toekomstbeelden op te stellen
1.3 Wat zijn de verschillende fases van het proces? Wat is hun onderlinge relatie?	<p>FASE 1. Evaluatie Mobiliteitsplan 2003:</p> <p>FASE 2. Toekomstverkenning</p> <ul style="list-style-type: none"> • Analyse problemen, uitdagingen en opportuniteiten • Vastleggen gewenste wereldbeeld <p>FASE 3. Strategische planning</p> <ul style="list-style-type: none"> • Formuleren van langetermijn, middellangetermijn en kortetermijndoelen. • Prioritaire beleidslijnen selecteren en verantwoorden • Formuleren van acties • Formuleren van indicatoren en meetinstrumenten <p>FASE 4. Terugkoppeling 1</p> <p>FASE 5. Bijwerken teksten uit fase 4</p> <p>FASE 6. Openbaar onderzoek en adviezen van SAR's</p>
1.4 In welke fase van het proces kunnen welke actoren betrokken worden (selectie in functie van de procesfase)	<p>FASE 1. Administratie mobiliteit + SAR's + ambtelijke collega's</p> <p>FASE 2. Panel van ambtenaren, SAR's, experts en burgers</p> <p>FASE 3. Ambtenaren + experts.</p> <p>FASE 4. Alle actoren tot dan toe betrokken</p> <p>FASE 5. Gewestelijke planningscommissie</p> <p>FASE 6. Burgers, lokale besturen, SAR's, ...</p>
1.5 Hoe diep gaan deze actoren betrokken worden (selectie in functie van capaciteiten/tijd/geld)	<p>FASE 1. Adviseren</p> <p>FASE 2. Coproduceren/mee-beslissen</p> <p>FASE 3. Ambtenaren: coproduceren/ Experts: adviseren (open vraagstelling)</p> <p>FASE 4. Raadplegen (gesloten vraagstelling)</p> <p>FASE 5. Maximaal informeren</p> <p>FASE 6. Raadplegen</p>

Wat betreft het **tijdspad** moeten o.a. de volgende vragen gesteld en beantwoord worden:

Vraag	Adviesantwoord van de Minaraad

Is tijd ondergeschikt aan proces, of proces ondergeschikt aan tijd? Stellen we een <i>deadline</i> voor?	De Vlaamse regering wil tegen eind 2012 het Mobiliteitsplan afgewerkt hebben. ⁵ Er is dus een <i>deadline</i> , waardoor proces ondergeschikt is aan de <i>deadline</i> . De Raad is ook van mening dat een kwalitatief participatieproces niet langer mag duren.
Welke sub- <i>deadline</i> /timing moet er opgesteld worden (in functie van verschillende fases in het proces)	Zie schema onderaan

Wat betreft **coördinatie** moeten o.a. de volgende vragen gesteld en beantwoord worden:

Vraag	Adviesantwoord van de Minaraad
Welk beleidsdomein neemt het voortouw in welk deel van het proces?	Er is een gewestelijke planningscommissie voorzien in het Decreet Mobiliteit (art.3). Die Commissie wordt geleid door het ambtelijk coördinatieteam dat aangeduid wordt binnen het departement MOW. De Raad is van mening dat dit team de drijvende kracht moet zijn achter het proces.
Hoeveel VTE zijn er nodig om dit proces te trekken?	Hierop kan de Raad in deze fase geen concrete aanbeveling doen.

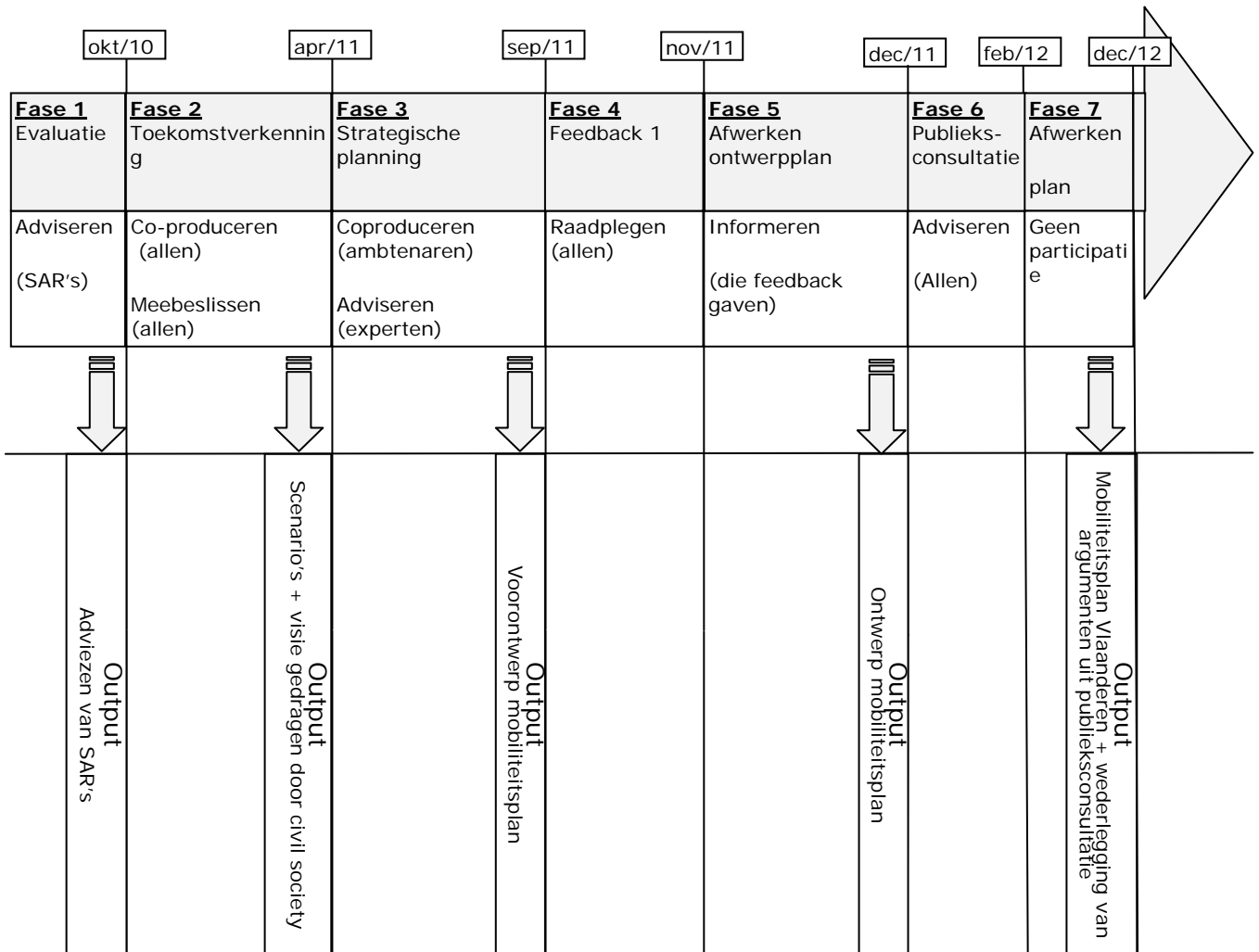
Wat betreft **communicatie** moeten o.a. de volgende vragen gesteld en beantwoord worden:

Vraag	Adviesantwoord van de Minaraad
Hoe gaat de communicatiestrategie er uit zien?	De Raad stelt dat er een onderscheid moet gemaakt worden tussen de communicatiestrategieën die gericht zijn op het raadplegen van burgers en de diepgaandere participatieve processen.
Welke communicatievormen worden er gehanteerd (e-communicatie, voorlichtingsavonden, discussieavonden, ...)	Wat betreft de publieke consultatie via internet en de post meent de Raad dat er extra inspanningen moeten gedaan worden om een groep burgers actiever bij het beleidsontwerp te betrekken, bijvoorbeeld via een Delphi-oefening.
Wat zijn cruciale communicatiemomenten in het proces?	<p>FASE 2. Toekomstverkenning: Communicatie met alle partners. Dit is nodig om vertrouwen in het proces op te bouwen.</p> <p>FASE 3. Strategische planning: Helder communiceren en adequaat faciliteren in deze fase verkleint de kans op conflicten in de afwikkeling van het proces.</p> <p>FASE 4. Terugkoppeling 1: Door in deze fase misverstanden en onenigheden uit te klaren, verifiëren de beleidsmakers het draagvlak voor het plan.</p>

⁵ De Milieukrant. (29 september 2010). Nr 18, jaargang 21. "Werkzaamheden Vlaams Mobiliteitsplan kunnen starten". Kluwer

	FASE 5. en FASE 6. zijn belangrijk (wettelijk) maar procesmatig op het vlak van communicatie minder belangrijk.
--	---

[9] Voorbeeld van procesontwerp. De figuur hieronder is een voorbeeld van een concreet procesontwerp.



Met deze figuur wil de Raad de Raad een aanzet doen tot aanvang van ontwerp van een participatief proces dat in lijn ligt van de Memorie van toelichting van het Decreet voor het Mobiliteitsbeleid i.p.v. de uitwerking van het consultatieproces zoals voorgeschreven in het Besluit van de Vlaamse Regering van 10 september 2010. De figuur moet gelezen worden als de opeenvolging van verschillende fases in het beleidsproces. Elke fase is benoemd (grijze blokken) en werd afgebakend door een aanvang en een *deadline*. Op de *deadline* wordt in vijf van de zeven gevallen een output verwacht. Het is belangrijk om de weg naar deze *deadlines* goed te beheren opdat er gestaag naar toe kan worden gewerkt. Vele planningsprocessen met *deadlines* lopen fout omdat de aanlooperperiode vaak te passief is. Onder de grijze blokken is een rij blokken die het participatieniveau van

de actoren aangeven.

2.3. De rol van de Minaraad en andere strategische adviesraden

[10] **Onduidelijkheden.** Wanneer de Raad de hogervernoemde wetgeving erop naslaat, blijft het onduidelijk om de wettelijke vereisten van inspraak van de strategische adviesraden te verbinden met het daadwerkelijke proces. De Raden verwelkomen de adviesvraag van de Minister aan de MORA en de andere adviesraden.

[11] Maar deze consultatie werd niet voorzien in het Besluit van 10 september 2010 (artikel 7). Dit is voor de Raad een goede indicatie dat de participatievoorschriften uit dat besluit moeten aangepast worden aan de nood aan een diepgaander proces dat dan kan leiden tot een gedragen en samenhangend mobiliteitsplan. Deze aanpassingen moeten volgens de Raad meer vrijheidsgraden laten aan de gewestelijke planningscommissie om waar nodig actoren bij het proces te betrekken.

3. Substantiële insteek voor een nieuw Mobiliteitsplan

3.1. Algemene bemerkingen

[12] **Mobiliteitsbeleid via meerdere sporen.** Aangezien er onduidelijkheid bestaat over de inhoudelijke rol van de strategische adviesraden in het ontwerpproces voor een nieuw mobiliteitsplan, geeft de Raad in dit advies alvast een insteek wat betreft milieu en mobiliteit.

Pact 2020 als uitgangspunt. In Pact 2020 wordt in doelstelling 16 de krachtlijnen voor het Vlaamse mobiliteitsbeleid naar voor geschoven. De Minaraad wens te benadrukken dat het Vlaamse mobiliteitsbeleid gebaat is bij het volgen van verschillende beleidssporen tegelijkertijd. Deze beleidssporen kunnen teruggebracht worden door 4 kerngedachten:

- Mobiliteitsvraag zo goed mogelijk beheersen: o.a. door bij de planning van ruimtelijke ordening rekening te houden met de locatie van wonen t.o.v. werken (zoals opgenomen in doelstelling 16 van Pact 2020);
- Ingrijpen in de vervoerskeuze: het doel is de bestaande mobiliteitsvraag te bundelen, o.a. door het relatieve aandeel van openbaar vervoer te verhogen;
- Ingrijpen op de verkeerssystemen: het doel is de optimalisatie van verkeersstromen;
- Ingrijpen op het voertuigniveau: de eco-efficiëntie verhogen

Deze vier krachtlijnen blijven belangrijke krijtlijnen waarlangs een milieu-adequaat mobiliteitsbeleid uitgetekend kan worden. Deze krachtlijnen weerspiegelen ook de ambitie van het Vlaamse klimaatbeleidsplan.⁶

Innovatie gekoppeld aan ontrading. Technische maatregelen en maatregelen gericht op infrastructuur zijn dus voor de Raad geen voldoende voorwaarde om een duurzaam mobiliteitsbeleid te ontwikkelen. De Minaraad beklemtoont dat

⁶ Vlaams Klimaatsbeleidsplan (2006-2012). P. 40.

mobiliteitsbeheersing een evenwaardig element moet zijn voor dit beleid.

3.2. Thematische bemerkingen

[13] Luchtkwaliteit. In 2008 was de verkeer de belangrijkste of één van de belangrijkste emissiebronnen voor een groot aantal luchtpolluenten: NO_x (61%), PM₁₀ (32%), PM_{2,5} (40%) en ozonprecursoren (42%)⁷. Deze emissies dragen in belangrijke mate bij tot de klimaatverandering, de fotochemische luchtverontreiniging en de verzuring. Gezien de grote uitdagingen met betrekking tot het behalen van de Europese normen dienaangaande is er nood aan integratie van de milieuaspecten in het op te maken mobiliteitsplan. De Raad verwijst hiervoor naar de reeds aangegeven aandachtspunten uit vorige adviezen:

- Snel doorvoeren van een vergroening van de autofiscaliteit, zoals opgenomen in de beleidsnota mobiliteit en openbare werken 2009-2014⁸;
- Transitie naar een duurzame mobiliteit linken met het actieplan hernieuwbare energie, REG-plan, ruimtelijke plannen, mobiliteitscontracten,... rekening houdend met de typisch Vlaamse situatie zoals het hoog aantal bedrijfswagens, lintbebouwing,...⁸
- Mobiliteitsvriendelijke en leefbare inrichting van woonkernen⁸;
- Bespoedigen van de uitvoering van enerzijds de bijkomende studieprojecten op het vlak van lage-emissiezones en anderzijds de finale beslissingen aangaande de invoering van een kilometerheffing voor vrachtwagens⁹.

[14] Klimaatbeleid. In 2006 werd 17% van de broeikasgasemissies uitgestoten door de verkeer¹⁰. Vlaanderen heeft inzake uitstoot van broeikasgassen verplichtingen, die voortvloeien uit Europese regelgeving en uiteindelijk uit het Kyoto-akkoord. Doelstelling 7 van het Pact 2020 bepaalt dat de CO₂-uitstoot moet dalen overeenkomstig de Europees aangegane verbintenissen. De verkeer draagt echter in stijgende mate bij aan de Vlaamse emissierekening¹¹. De Raad stelt daarom dat het nieuwe mobiliteitsplan moet aangegrepen worden om wat dit betreft stappen te zetten om het mobiliteitssysteem (cfr. VSDO) te verduurzamen. Hiertoe kan het Vlaamse klimaatbeleidsplan inspirerend zijn, aangezien dit plan een reeks concrete maatregelen opsomt.

[15] Geluidsoverlast. De aanpak van verkeersgeluid werd, in vergelijking met industriegeluid en recreatiegeluid, tot nog toe niet systematisch bestreden. Bij onveranderd beleid, zal de verwachte groei in wegverkeer zorgen voor een continue stijging van omgevingsgeluidsniveaus¹². De Raad adviseert om bij het ontwikkelen van het mobiliteitsbeleid aandacht te besteden aan deze problematiek.

⁷ VMM. Lozingen in de lucht 1999-2008. Jaarverslag 2010.

⁸ Advies van 30 september 2010

⁹ Advies van 23 september 2010

¹⁰ Van Steertegem, M (eindred.) (2009) Milieuverkenning 2030. Milieurapport Vlaanderen, VMM, Aalst..

¹¹ Departement LNE (oktober 2006) Vlaams Klimaatbeleidsplan (2006-2012). Het klimaat verandert. U ook? pp. 40-52.

¹² Milieugeluidshinder wordt in de literatuur en door de Werelgezondheidsorganisatie doorgaans als ongezond omschreven [Zie Van Steertegem, M (eindred.) (2009) Milieuverkenning 2030. Milieurapport Vlaanderen, VMM, Aalst. p.339.] De gezondheidsschade wordt o.a. beschreven in MIRA-T 2007 Focusrapport (2007) Marleen Van Steertegem (eindred.), Milieurapport Vlaanderen. Vlaamse Milieumaatschappij en LannooCampus, p.151.

4. Referenties

VROEGERE ADVIEZEN VAN DE MINARAAD

Oriëntatienota over Mobiliteit en Infrastructuur, 5 maart 1998

Advies over Mobiliteit en Infrastructuur, 2 april 1998

Advies op hoofdlijnen over het ontwerp van Mobiliteitsplan, 6 juni 2002

Advies over Mobiliteitsplan Vlaanderen, 4 december 2003

Briefadvies over het Mobiliteitsplan Vlaanderen, 29 oktober 2009

Advies over Ontwerp Vlaams Milieubeleidsplan 2011-2015 (MINA-Plan 4) (samen met SERV en SALV), 30 september 2010

Briefadvies over het voorontwerpbesluit omzetting van EU-richtlijnen inzake luchtkwaliteit (samen met SERV), 23 september 2010

Advies van de MORA

Mobiliteitsraad Vlaanderen. Advies van 22/10/2010 over de Evaluatie ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen, Brussel.