



Mevrouw Joke SCHAUVLIEGE
Vlaams minister van Omgeving, Natuur en Landbouw
Ferrarisgebouw
Koning Albert II-laan 20 bus 1
1000 BRUSSEL

contactpersoon
Frank Van Thillo
fvthillo@serv.be

ons kenmerk
MORA_BR_20160429_weg_spoorverkeerslawaaai

Brussel
29 april 2016

Adviesvraag ontwerp actieplannen wegverkeerslawaaai en spoorverkeerslawaaai

Mevrouw de minister

Naar aanleiding van de goedkeuring van de eerste, voorlopige actieplannen, in december 2009 heeft de MORA gevraagd op de hoogte te kunnen blijven van de verdere concretisering en/of bijsturing van de actieplannen voor wat betreft weg- en spoorverkeer.

De MORA heeft in adviezen herhaaldelijk aangegeven dat in het mobiliteitsdomein de verkeersleefbaarheids- en leefmilieuproblematiek een integrale, duurzame benadering vraagt om tot afdoende oplossingen te komen. Het omgevingslawaaai is hierbij een essentieel aandachtspunt.

De richtlijn 200/49/EG die de voorgelegde actieplannen regelt, geeft in artikel 9 veel belang aan de te verstrekken informatie voor het publiek. De Europese wetgever vindt het belangrijk dat de informatie duidelijk, begrijpelijk en toegankelijk is.

De MORA denkt dat dit in de ontwerp-actieplannen nog een stuk beter uitgewerkt kan worden, zowel voor weg- als spoorverkeerslawaaai, door meer en concretere informatie ter beschikking van de burger te stellen.

Zo mag de burger verwachten dat de op basis van de plandrempel gedetecteerde knelpunten en de hiervoor voorgestelde maatregelen op eenvoudige wijze te raadplegen zijn. Dat geldt ook voor de prioriteitenlijst en de stand van zaken van de uitvoering, waar de timing en mogelijke oorzaken van vertraging concreter kunnen worden opgenomen. Gezien de huidige technologie kan het toch geen probleem zijn om deze gegevens blijvend actueel ter beschikking te stellen.

Enkele voorbeelden:

- Met betrekking tot de evaluatie van de acties ondernomen in uitvoering van het actieplan 2010 kunnen een aantal elementen aan de actualiteit worden aangepast.
- De akoestische inzichten van PIEK 2 werden inmiddels verwerkt in het nieuwe VLAREM, dat in juli door de Vlaamse regering werd goedgekeurd.

- De kilometerheffing voor vrachtwagens van meer dan 3,5 MMT is inmiddels van start gegaan en het proefproject waar in het actieplan naar verwezen wordt, is afgerond en de resultaten ervan zijn aan de Vlaamse Regering overgemaakt.

Een exhaustieve opsomming van bij te sturen elementen zou buiten het kader vallen van dit strategisch advies op hoofdlijnen. De MORA biedt aan om bij het opstellen van de volgende actieplannen als klankbord te dienen en zo bij te dragen aan een geïntegreerd en dynamisch actieplan.

In het actieplan wordt gewezen op de bijkomende middelen die de kilometerheffing voor vrachtwagens genereert en die, volgens het akkoord dat de Vlaamse Regering hierover met de transportsector sloot, in belangrijke mate moet terugvloeien naar investeringen in infrastructuur en structureel onderhoud. De MORA gaat ervan uit dat de positieve gevolgen van deze maatregel voor het milderen en vermijden van het verkeerslawaaï, ook in het actieplan tot uiting zullen worden gebracht.

Volgens Europese Richtlijn 2011/76/EU mogen lidstaten een externekostenheffing aanrekenen met het oog op het terugverdienen van de opgetreden kosten in verband met de door verkeer veroorzaakte luchtverontreiniging en/of door het verkeer veroorzaakte geluidshinder.

In het decreet op de Kilometerheffing werden de externe kosten van geluidshinder nog niet meegenomen. Het is dan ook niet consequent dat het Vlaams Gewest vragende partij is voor de spoedige invoering van een naar geluidsemisatie gedifferentieerde gebruiksvergoeding bij de spoorwegen.

De MORA is in principe niet gekant tegen het doorrekenen van externe kosten, maar geluidskosten vormen slechts één element van de totale externe kosten. Daarom pleit de MORA ervoor ook rekening te houden met andere kosten zoals congestie en enkel wanneer er een rechtvaardige beprijzing komt voor alle modi. Een maatschappelijk debat hierover is in Vlaanderen nog niet gevoerd.

Bij de algemene maatregelen ter bestrijding van geluidshinder vanwege wegverkeer wordt een belangrijke rol toegekend aan het Mobiliteitsplan Vlaanderen. De MORA herhaalt de oproep die hij bij de aanvang van deze legislatuur geformuleerd heeft om het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen 2013 verder uit te werken, het af te stemmen op het nieuwe Beleidsplan Ruimte en het als kader te gebruiken voor de milieudoelstellingen voor het beleidsdomein Mobiliteit.

Ten slotte wil de MORA zich aansluiten bij het advies van de Vlaamse Ombudsman om voor het wegverkeerslawaaï een duidelijk normenkader uit te werken met uniforme toepassingsmodaliteiten voor alle nieuwe wegenprojecten.

Hoogachtend



Daan Schalck
voorzitter