



REVISIE LUCHTBELEIDSPAN 2030

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	Revisie Luchtbeleidsplan 2030
Adviesvrager	Jo Brouns - Vlaams minister van Omgeving en Landbouw
Ontvangst adviesvraag	19 augustus 2026
Goedkeuring raad	9 oktober 2026
Contactpersoon	Ann Wuyts awuyts@serv.be

De heer Jo BROUNS
Vlaams minister van Omgeving en Landbouw
Seven - 7de verdieping
Koning Albert II laan 7
B-1210 Sint-Joost-ten-Node

Advies Revisie Luchtbeleidsplan 2030

Mijnheer de minister

De MORA formuleert in dit advies zijn bezorgheden over de revisie van het Luchtbeleidsplan 2021-2030. De raad ondersteunt een beleid dat de gezondheidsimpact van luchtverontreiniging vermindert. De raad vreest echter dat de ambitieuze doelstellingen uit het plan niet gehaald kunnen worden omdat de maatregelen die hiervoor nodig zijn ontbreken. De mobiliteitsmaatregelen uit het beleidsplan zijn vaak onvoldoende sturend om een significante bijdrage te leveren aan een verbeterde luchtkwaliteit. De meest effectieve maatregelen zijn gekend, maar worden om politieke redenen afgezwakt of niet uitgevoerd.

Het verbeteren van de gezondheid moet prioritair zijn en voldoende ondersteuning krijgen vanuit de Vlaamse Regering. De raad vraagt om hier een doortastend beleid aan te koppelen. In dit advies gaat de raad in op een selectie van maatregelen die volgens hem prioritair moeten uitgevoerd worden omdat ze een significante impact kunnen hebben op het verbeteren van de luchtkwaliteit. Om deze maatregelen op terrein haalbaar te maken vraagt de MORA om ze ook te koppelen aan financiële middelen en om de stakeholders te betrekken bij de concrete uitwerking.

Hoogachtend

Tim Buyse
algemeen secretaris

Sas van Rouveroj
voorzitter

Inhoud

Advies	5
1. Neem actie om de luchtkwaliteit te verbeteren	5
2. MORA ondersteunt specifieke doelstellingen voor mobiliteit	6
2.1 Toets de haalbaarheid van de doelstellingen	6
2.2 Koppel maatregelen aan de transportdoelstellingen	8
2.3 Maak het mogelijk om beleid op te volgen	9
3. Kies voor effectieve maatregelen	10
3.1 Voer een mobiliteitsbeleid volgens de principes van vermijden, verschuiven en verschonen	10
3.2 Bereid een algemene kilometerheffing voor	10
3.3 Zorg voor financiële ondersteuning voor de elektrificatie van alle modi	11
3.4 Ga in overleg met de federale regering om social leasing mogelijk te maken	12
3.5 Verbeter de kwaliteit van het openbaar vervoer	13
3.6 Volg de evaluatie van de LEZ	13
3.7 Zet verdere stappen om zero-emissielogistiek mogelijk te maken	14
3.8 Overleg nauw met lokale besturen en havenbesturen over de maatregelen voor de lokale hotspots	14

Advies

Het Vlaams Luchtbeleidsplan 2030, goedgekeurd op 25 oktober 2019, bevat doelstellingen en maatregelen om de luchtverontreiniging in Vlaanderen aan te pakken en zo de impact van luchtverontreiniging op de volksgezondheid en het leefmilieu verder te verminderen. De MORA is om advies gevraagd over de actualisatie van het Luchtbeleidsplan 2030. Deze actualisatie houdt rekening met de aangepaste luchtkwaliteitsnormen uit de Europese luchtkwaliteitsrichtlijn 2024/2881 en stuurt maatregelen uit het oorspronkelijke plan bij.

Mobiliteit en transport zijn een belangrijk thema in het Luchtbeleidsplan. De transportsector vormt de belangrijkste bron van NO₂-uitstoot. Daarom bevat het plan specifieke reductiedoelstellingen waaraan maatregelen zijn gekoppeld. De focus ligt op het terugdringen van het aantal voertuigkilometer, de verdere vergroening van het wagenpark en het verminderen van de reële emissies van voertuigen.

In dit advies formuleert de MORA zijn aanbevelingen voor een gedragen beleid om de luchtkwaliteit te verbeteren. De focus van het advies ligt op de doelstellingen en maatregelen om de emissies die voortvloeien uit verkeer, mobiliteit en transport te verminderen. De MORA doet geen uitspraken over de andere sectoren (industrie, landbouw ...) opgenomen in het plan.

1. Neem actie om de luchtkwaliteit te verbeteren

De MORA vraagt om van gezondheid een prioritaire doelstelling te maken in het luchtbeleid. In deze paragraaf geeft de raad zijn algemene visie op het voorliggende Luchtbeleidsplan.

Maak gezondheid tot de prioritaire doelstelling van het luchtbeleid

Het Luchtbeleidsplan bevat doelstellingen om emissienormen opgenomen in de Europese regelgeving te halen. Gezien de schadelijke gevolgen van emissies op de gezondheid vindt de MORA dat het Luchtbeleidsplan onvoldoende ambitie en urgentie uitstraalt om de luchtverontreiniging aan te pakken. Hoewel het plan erkent dat luchtverontreiniging schadelijke gevolgen heeft voor de volksgezondheid, ontbreekt een duidelijke en concrete langetermijnstrategie die erop gericht is deze gevolgen zo snel mogelijk terug te dringen.

De raad adviseert om de ambities van het beleid om de Europese doelstellingen te halen aanzienlijk te verhogen en de gezondheidsimpact van luchtverontreiniging als een prioritaire beleidsuitdaging te behandelen. De raad vraagt om dit te doen door ook al doelstellingen op de middellange en lange termijn op te nemen in het plan. De MORA adviseert dat de Vlaamse Regering de

streefwaarden van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) voor 2050 ziet als een stimulans om een actief luchtkwaliteitsbeleid te voeren. De gezondheidsrisico's van luchtverontreiniging zijn aanzienlijk en vereisen vandaag al een onmiddellijke en doortastende beleidsrespons. De preventie van gezondheidsklachten kan de maatschappij grote (financiële) baten opleveren. Analooq aan de Vision Zero binnen het verkeersveiligheidsbeleid, vraagt de raad om te werken aan geen vroegtijdige sterftes meer ten gevolge van de luchtverontreiniging.

Stop met enkel plannen bij te sturen, maar voer het geplande beleid uit

Naast de herziening van het Luchtbeleidsplan, moeten ook op regelmatige tijdstippen voortgangsrapporten worden opgemaakt. Ook verplicht het Europese beleid dat voor locaties waar de meetpunten overschrijdingen van de normen vaststellen in 2026, een routekaart moet opge-maakt worden. De routekaart (air quality roadmap) is een specifiek, wettelijk verplicht beleidsin-strument waarin lidstaten moeten aantonen hoe zij de nieuwe, strengere Europese luchtkwali-teitsnormen tijdig gaan halen.

De MORA vindt het belangrijk dat de Vlaamse Regering concrete maatregelen neemt. De focus van het beleid moet liggen op het uitvoeren van de beleidsplannen in plaats van het regelmatig updaten en herwerken van beleidsplannen. De raad roept de Vlaamse Regering opnieuw op om hierin stappen vooruit te zetten.

2. MORA ondersteunt specifieke doelstellingen voor mobiliteit

De MORA erkent de noodzaak van specifieke reductiedoelstellingen voor de sector transport. Deze sector is de belangrijkste bron van NO₂-emissies, die voornamelijk voortkomen uit verbran-dingsprocessen van zowel fossiele als andere brandstoffen. Hoewel de emissies van wegverkeer de afgelopen jaren zijn afgenomen, is een verdere daling noodzakelijk.

2.1 Toets de haalbaarheid van de doelstellingen

De raad gaat in deze paragraaf in op de subdoelstellingen voor mobiliteit. Hij acht de mobiliteits-doelstellingen te ambitieus omdat er geen maatregelen tegenover deze ambities staan.

De doelstellingen voor mobiliteit liggen ver buiten bereik

Het Luchtbeleidsplan zelf stelt dat de doelstelling voor de daling van het aantal voertuigkilometer over de weg voor licht vervoer ver buiten bereik ligt en deze voor zwaar vervoer vermoedelijk wel zal worden gehaald. Gezien de huidige trendevoluties verwacht de raad dat beide doelstellingen niet zullen worden bereikt onder meer ook omdat er geen sturende maatregelen tegenover staan.

In 2019 was de ambitie in het luchtbeleidsplan nog om bij **licht vervoer** te gaan voor een daling met 15% tegen 2030. Deze doelstelling bleek totaal onrealistisch te zijn. Het plan geeft aan dat de afgezwakte doelstelling, een daling met 4% voor licht vervoer, ook niet zal gehaald worden.

Het Luchtbeleidsplan stelt dat de reductie van het aantal voertuigkilometer voor **zwaar vervoer** wel zal worden bereikt. Deze stelling is gebaseerd op een vastgestelde lichte afname in 2023 en 2024. Aangezien deze afname samenhangt met een vertraagde economische groei, is de kans groot dat zodra de economische groei weer aantrekt het aantal voertuigkilometer weer toeneemt. Alle prognoses verwachten een blijvende toename van het goederenvervoer. Bovendien liggen de drivers voor de groei van het aantal voertuigkilometer en tonkilometer ver buiten het bereik van het Vlaamse beleid door hun link met het functioneren van de wereldmarkt.

De realisatie van de doelstellingen uit het VEKP is geen zekerheid

De doelstellingen en de subdoelstellingen komen overeen met die uit het Vlaams Energie- en Klimaatplan (VEKP). Het vertrekpunt van het Luchtbeleidsplan is dat het volledige VEKP wordt uitgevoerd en dat de doelstellingen daarin opgenomen ook zullen bereikt worden. In zijn advies¹ ter zake waarschuwde de MORA dat de doelstellingen in het VEKP onvoldoende onderbouwd waren met concrete maatregelen en acties. Ook maakten de afwezigheid van een financieel kader en het ontbreken van de reductiepotentiëlen van de voorgestelde maatregelen het niet mogelijk om de effectiviteit en de efficiëntie van de voorgestelde maatregelen na te gaan.

De MORA betwijfelt dat het VEKP tegen 2030 de vooropgestelde doelstellingen zal bereiken. Hij stelt dit op basis van zijn advies, en de vaststelling dat de Vlaamse Regering ondertussen ook heeft beslist om een aantal van de daarin opgenomen maatregelen niet of met een andere insteek uit te werken. Dat het Luchtbeleidsplan de realisatie van het VEKP als een zekerheid beschouwt, is voor de MORA een grote zwakte van het plan.

De raad adviseert de Vlaamse Regering om de aanbevelingen uit zijn advies van 2023 ter harte te nemen om de CO₂-reducties te bereiken. De meeste maatregelen in het VEKP dragen namelijk ook bij aan het verlagen van de emissies die impact hebben op de luchtkwaliteit.

Minder sterke link tussen afname voertuigkilometer en afname uitlaatemissies door vergroening van het voertuigenpark

De MORA is verbaasd dat het Luchtbeleidsplan als belangrijkste doelstelling een afname van het aantal voertuigkilometer over de weg beoogt. Deze doelstelling is uiteraard nodig voor een vlottere mobiliteit en past binnen een gedegen mobiliteitsbeleid. Maar door de vergroening en de elektrificatie van het (vracht)wagenpark zullen de afgelegde voertuigkilometer een steeds kleinere impact hebben op de uitlaatemissies.

¹ MORA (2023). Advies. Vlaams Energie- en Klimaatplan 2021-2030. Brussel. 20 p. <https://www.serv.be/node/15940>

Daarnaast stelt het plan dat bij wegverkeer de verschoning van het wagenpark onder impuls van verscherpte Europese emissienormen en verder gestimuleerd door beleidsinstrumenten zoals verkeers-belastingen, accijnzen en lage emissiezones, heeft geleid tot een daling van ruim 90% minder fijn stof ten opzichte van 2005. Vooral de technologische evolutie heeft bijgevolg bijgedragen aan een afname van de niet-uitlaatemissies, terwijl het aantal afgelegde voertuigkilometer toenam.

Doelstellingen rond vergroening houden te weinig rekening met de huidige evoluties

Het plan gaat ervan uit dat in 2035 100% van de nieuw verkochte personen- en bestelwagens emissievrij is. Dat is in lijn met het huidige Europese beleid, maar dit wordt herzien. De Europese Commissie heeft in december 2025 met het Automotive Package namelijk een herziening voorgesteld waarbij vanaf 2035 een reductie van 90% van de uitlaatemissies zou gelden en de resterende 10% via onder meer koolstofarm staal, e-fuels en biobrandstoffen zou kunnen worden gecompenseerd. Het wetgevingsproces is nog lopende, maar er bestaat dus een kans dat deze vergroeningsdoelstelling wijzigt. Een wijziging van het Europese beleid zal zorgen voor vertraging van de doelstellingen uit het Luchtbeleidsplan.

Ook drempels om de overige subdoelstellingen te bereiken

De raad vermoedt dat ook de doelstellingen rond emissiearme steden, nieuw verkochte zero-emissie voertuigen in het vrachtwagenpark, aanleg van walstrooinfrastructuur, vergroening binnenvaart ... niet haalbaar zijn voornamelijk door het ontbreken van de nodige maatregelen. De raad ziet in het plan meerdere knelpunten om deze doelstellingen te bereiken en de daarbij horende maatregelen te realiseren, waardoor de verwachte emissiereductie in 2030 in het gedrang komt.

2.2 Koppel maatregelen aan de transportdoelstellingen

Naast het feit dat de doelstellingen op zich moeilijk haalbaar lijken volgens de MORA, stelt de raad in deze paragraaf vast dat ook de maatregelen ontbreken om deze doelstellingen te bereiken. De maatregelen die wel zijn opgenomen zijn vaak voorzichtig geformuleerd. Ze getuigen niet van een doortastend beleid dat ambitieuze (gezondheids)doelstellingen wil bereiken.

Kies voor effectieve en efficiënte maatregelen

De raad stelt vast dat een groot aantal van de maatregelen uit het Luchtbeleidsplan al jaren voorkomen in beleidsplannen zoals het Mobiliteitsplan Vlaanderen, de Mobiliteitsvisie 2040, sectorale deelplannen voor mobiliteit, het VEKP ... De raad stelt eveneens vast dat de opname van maatregelen in plannen niet leidt tot een realisatie op terrein. Ook hebben een aantal maatregelen, o.a. rond het bereiken van een modal shift voor zowel personen- als goederenvervoer, nog niet het gewenste resultaat opgeleverd. Daarnaast heeft de Vlaamse Regering al beslist om een aantal maatregelen niet uit te voeren, anders vorm te geven en ze af te zwakken. Deze vaststellingen dragen niet bij aan het vertrouwen van de MORA in het realiseren van een luchtbeleid met een positieve impact op gezondheid.

Wees transparant over de effectiviteit van de maatregelen

Een bijkomend aandachtspunt betreft de transparantie over de effectiviteit van de voorgestelde maatregelen. In eerdere adviezen wees de raad reeds op het belang van duidelijke informatie over emissiereductiepotentieel, kosten en baten van maatregelen. Een dergelijke onderbouwing blijft noodzakelijk om de voorgestelde beleidskeuzes correct te kunnen beoordelen en prioriteren. Ook in dit plan ontbreekt deze efficiëntietoets.

Overschat de impact van de maatregelen niet

Een groot aantal van de maatregelen in het Luchtbeleidsplan zijn nog niet opgestart. De raad waarschuwt dat de verwachte effecten tegen 2030 daardoor sterk overschat kunnen zijn.

Voorzie voldoende middelen voor de uitvoering

De MORA stelt vast dat een verwijzing naar financiële en personele middelen ontbreekt. Ervaring met andere beleidsplannen leert dat bij het uitblijven van deze financiële engagementen een beleidsplan vaak dode letter blijft.

Betrek de actoren bij het concretiseren van maatregelen

Een aantal van de opgenomen maatregelen wordt in het Luchtbeleidsplan vrij theoretisch benaderd. Bij de concrete uitwerking van de maatregelen vraagt de MORA om de betrokken organisaties uit het maatschappelijk middenveld te consulteren zodat de maatregel op terrein uitvoerbaar is.

2.3 Maak het mogelijk om beleid op te volgen

De raad vraagt om het effect van de maatregelen en de doelstellingen duidelijk te monitoren. Het Luchtbeleidsplan en de voortgangsrapportages bevatten indicatoren die het luchtbeleid moeten opvolgen. De raad stelt vast dat deze indicatoren onvoldoende zijn om de evoluties te kunnen inschatten, de impact van de maatregelen en het realiseren van de doelstellingen op te volgen.

De raad acht de volgende verbeteringen nodig indicatoren:

- Wees consequent in het gebruik van basisjaren. Momenteel is de nulmeting heel vaak onduidelijk.
- Werk ook met absolute cijfers. De tekst bevat vrij veel percentages waarvan een lezer zelden begrijpt hoe ze tot stand zijn gekomen. Het werken met absolute cijfers maakt bovendien zichtbaarder hoe groot de uitdaging op een aantal vlakken is om de doelstelling te bereiken.
- Monitor effectief de doelstellingen. In een aantal gevallen geeft de indicator iets anders weer dan de doelstelling. Zo wordt het beperken van het aantal voertuigkilometer voor

lichte voertuigen gemeten in een modale verdeling van verplaatsingen. Dit zijn twee verschillende effecten. Een stijging van het aandeel van duurzame verplaatsingen betekent niet automatisch een absolute afname van het gebruik van de auto en al helemaal niet dat het aantal voertuigkilometer afneemt.

- Los het probleem van ontbrekende data op in plaats van aannames te doen die onvoldoende onderbouwd zijn. De raad heeft al meermaals aan de Vlaamse Regering aangegeven dat het Vlaamse mobiliteitsbeleid kampt met een gebrek aan betrouwbare data. Zo worden in het Luchtbeleidsplan de trends van voertuigkilometer op de snelwegen geëxtrapoleerd naar het volledige wegennet. Dit is voor de MORA geen correcte indicator.

3. Kies voor effectieve maatregelen

De raad vindt het belangrijk dat de Vlaamse Regering maatregelen neemt met een groot potentieel om de luchtkwaliteit te verbeteren. In dit advies gaat de raad in op een selectie van maatregelen waarvan hij vindt dat ze moeten worden opgenomen in het Luchtbeleidsplan of dat ze een potentieel grote impact hebben op de luchtkwaliteit als ze worden bijgestuurd.

3.1 Voer een mobiliteitsbeleid volgens de principes van vermijden, verschuiven en verschonen

De MORA roept opnieuw op om de Mobiliteitsvisie 2040 te realiseren door een overkoepelend mobiliteitsbeleid te voeren dat moet leiden tot een verduurzaming van de mobiliteit. Duurzame mobiliteit draagt bij aan een verbetering van de luchtkwaliteit, op voorwaarde dat het inzet op de principes van vermijden, verschuiven en verschonen. Veel van de maatregelen in het Luchtbeleidsplan zijn ook opgenomen in het mobiliteitsbeleid. Voor de specifieke aanbevelingen voor alle maatregelen verwijst de raad naar zijn adviezen² terzake.

Het omkaderen van het luchtbeleidsplan door een algemeen mobiliteitsbeleid zorgt er eveneens voor dat flankerende maatregelen kunnen worden voorzien. Zo past het Luchtbeleidsplan ook in een langetermijntransitie waarin de mobiliteits- en de sociale impact is meegenomen.

3.2 Bereid een algemene kilometerheffing voor

De MORA heeft in meerdere adviezen al gevraagd om de invoering van een algemene kilometerheffing voor te bereiden. Zo vroeg hij in zijn recente advies over het wegvignet om te werken aan een voertuigfiscaliteit die maatschappelijk gedragen is en voldoende differentieert naar milieukennissen, gewicht, gereden afstand, en plaats en tijdstip.

² Overzicht MORA-adviezen - <https://www.mobiliteitsraad.be/mora/thema/overzicht>

De raad herhaalt zijn oproep om te werken aan een echte gebruiksheffing die, meer dan de huidige combinatie van het wegenvignet, de Jaarlijkse Verkeersbelasting (JVB) en de Belasting op Inverkeersstelling (BIV), rekening houdt met verschillende parameters en zo een eerlijke fiscaliteit voor elke voertuigeigenaar kan garanderen. De MORA is zich bewust van de complexiteit en de gevoeligheid van de invoering van een kilometerheffing en benadrukt daarom nogmaals dat de voorbereiding en de introductie stapsgewijs, participatief en transparant moet gebeuren. Vlaanderen moet simultaan inzetten op flankerend beleid met o.a. aanzienlijke investeringen in andere modi die een alternatief bieden voor de wagen en zo zelf de randvoorwaarden creëren die bijdragen aan het maatschappelijke draagvlak voor een vernieuwde verkeersfiscaliteit en de modal shift.

In zijn advies³ 'Principeakkoord over een doelgerichte, gedifferentieerde en sociaal rechtvaardige gebruiksheffing voor personenvervoer' pleit de raad voor een grondige hervorming van het prijsbeleid waarbij de huidige belastingen op bezit van een personenwagen omgevormd worden naar een belasting op gebruik en waarin ook een milieucomponent is opgenomen. Een aantal principes zijn daarbij primordiaal:

- Het gebruiker-betaalt-principe: de klemtoon van de voertuigbelasting verschuift van bezit naar gebruik.
- Het vervuiler-betaalt-principe: de betaalde prijs weerspiegelt de impact van een verplaatsing op de leefomgeving en het milieu/klimaat.
- Het differentiatie-principe: de prijs die de gebruiker betaalt, is afhankelijk van onder meer de plaats, het type weg, het tijdstip enz.
- Het solidariteitsprincipe: de prijs die de gebruiker betaalt, houdt rekening met de draagkracht, de behoeften en de alternatieven van de gebruiker, met bijzondere aandacht voor het woon-werkverkeer en werknemers zonder alternatieve vervoersopties.

3.3 Zorg voor financiële ondersteuning voor de elektrificatie van alle modi

Het Luchtbeleidsplan bevat de maatregelen om de elektrificatie mogelijk te maken. Voor alle modi van personen- en goederenvervoer stelt het plan maatregelen voor omtrent kennis, algemene informatie, laadinfrastructuur ... De MORA mist nog een systeembenadering voor het ondersteunen van de marktwerking en het slim en duurzaam stimuleren van aankoopgedrag. Dit betekent voor de MORA dat, indien nodig, er ook financiële ondersteuning moet worden voorzien om de evolutie naar zero-emissie te versnellen.

Voor personenmobiliteit ziet de MORA vooral de nood om de aankoop en de (tweede-hands)markt te stimuleren. Hieronder geeft de MORA een niet-exhaustief overzicht van

³ MORA (2024) Advies Naar een algemene kilometerheffing, Brussel. 4 p. - <https://www.serv.be/node/16606>

maatregelen die volgens hem een plaats moeten krijgen in een sociaal en gedragen Vlaams stimuleringsbeleid voor de (tweedehands) markt voor zero-emissiepersonenwagens.

- Renteloze leningen voor aankoop en sociale leasing zodat ondersteuning terecht komt bij wie het echt nodig heeft, en er een duurzame impact is op de bereidheid en financiële mogelijkheden van particulieren om te kiezen voor een zero-emissievoertuig (zie ook 3.4);
- Een batterijgarantiefonds en batterijcheck om de onzekerheden van particulieren m.b.t. tweedehands zero-emissiewagens tegen te gaan;
- Sterke stimulering van aankoopgedrag richting verduurzaming via voertuigfiscaliteit.

Voor goederenvervoer vraagt de raad:

- Bekijk de mogelijkheden van fiscaliteit, financiële ondersteuning en een prijsbeleid als driver voor vergroening van alle modi;
- Zorg voor investeringszekerheid voor bedrijven door ondersteuningsmaatregelen onveranderd te houden gedurende een op voorhand vastgelegde termijn;
- Optimaliseer het walstroomnetwerk voor binnenschepen en stimuleer het gebruik ervan. Bouw het walstroomnetwerk verder uit. Voer een beleid om de prijs van walstroom competitief te maken met die van diesel(generatoren). Zorg voor grensoverschrijdende standaardisering van laadapparatuur en beheersystemen.
- Om walstroom-installaties te voorzien voor zeevaart zijn er nog veel onduidelijkheden. Momenteel is niet bepaald bij wie de verantwoordelijkheid ligt voor de bouw en de uitbating van installaties, en evenmin bij wie de verantwoordelijkheid voor toezicht, monitoring en handhaving zal worden gelegd om te voldoen aan de AFIR-regelgeving vanaf 2030. De raad vraagt om zo snel mogelijk de rollen en verantwoordelijkheden te verduidelijken en hiervoor de nodige aanpassingen aan het Havendecreet door te voeren. Daarnaast is er voldoende aandacht nodig voor netcapaciteit en financiële ondersteuning die vereist is om de walstroompunten te kunnen aanleggen.

3.4 Ga in overleg met de federale regering om social leasing mogelijk te maken

De MORA adviseert om de prijsdrempel van elektrische voertuigen weg te nemen door een sociaal leaseprogramma voor lichte elektrische wagens te onderzoeken. In Frankrijk is het social leasingprogramma een succes en ook andere landen onderzoeken de mogelijkheden ervan. De MORA verwacht dat deze maatregel elektrisch rijden toegankelijk kan maken voor een breed publiek en kan bijdragen aan het op de tweedehandsmarkt brengen van betaalbare, kleine elektrische wagens.

De federale regering heeft deze maatregel opgenomen in zijn regeerakkoord. De MORA vraagt aan de Vlaamse Regering om de federale regering, waar nodig, te ondersteunen om deze maatregel effectief te realiseren.

3.5 Verbeter de kwaliteit van het openbaar vervoer

De raad steunt maatregelen rond het uitbouwen van het openbaar en collectief vervoer. De raad erkent dat zij een potentieel gunstige impact zullen hebben op het verminderen van het aantal voertuigkilometer over de weg. Aan de andere kant stelt de MORA vast dat De Lijn moet kampen met zware besparingen waardoor het aanbod wordt teruggeschoefd, hoppinpunten niet uitgebouwd worden als multimodale knooppunten, de regionale mobiliteitsplannen niet worden uitgewerkt op terrein, de investeringen in fietsinfrastructuur lager zijn dan aangekondigd ... Het Luchtbeleidsplan bevat de juiste maatregelen op het vlak van openbaar vervoer, maar er moet ook politieke wil en financiële middelen zijn om deze maatregelen effectief uit te voeren.

De MORA herhaalt zijn vraag om in te zetten op een kwaliteitssprong voor het openbaar vervoer. Het verhogen van de betrouwbaarheid en stiptheid van openbaar vervoer, aandacht voor een ruime amplitude, betere overstapprotocollen en aansluitgaranties moeten van het openbaar vervoer een aantrekkelijkere optie maken voor alle Vlamingen. Het openbaar vervoer in Vlaanderen is gestoeld op het systeem van basisbereikbaarheid. Voor de MORA staat of valt basisbereikbaarheid met het goed functioneren van het overstapmodel.

Het huidige gebrek aan interoperabiliteit en slechte overstapmogelijkheden zorgen ervoor dat een gelaagd openbaarvervoersysteem minder aantrekkelijk wordt voor reizigers door gedwongen hogere kosten en ingewikkeldere trajecten. Minder reizigers zorgen voor minder inkomsten waardoor het systeem nog meer onder druk komt te staan.

3.6 Volg de evaluatie van de LEZ

In het Luchtbeleidsplan staan veel maatregelen die inwerken op de achtergrondconcentratie van pollutanten. Luchtkwaliteit heeft ook een lokale component waarbij op specifieke locaties de normen worden overschreden. Door de canyonvorming in straten, komen lokale overschrijdingen vaker voor in steden. De modeldoorrekening van het Luchtbeleidsplan voorspelt dat de normen voor NO₂ in alle zes luchtkwaliteitszones in 2030 nog zullen worden overschreden. De overschrijdingen zijn het grootst in de agglomeratie Antwerpen, in mindere mate in de agglomeratie Gent, gevolgd door de centrumsteden en de rand rond Brussel.

Een maatregel die bijdraagt aan de lokale luchtkwaliteit in steden zijn de lage-emissiezones (LEZ). De Vlaamse Regering heeft beslist om de toegangsnormen voor de LEZ niet te verstrengen, waardoor andere maatregelen nodig zijn om de stedelijke luchtkwaliteit te verbeteren. Het is echter onzeker of er voldoende andere maatregelen in het plan zijn opgenomen om de gereduceerde impact van de LEZ's te compenseren.

Het plan bepaalt dat de LEZ-regelgeving om de twee jaar wordt geëvalueerd. De MORA vraagt om de resultaten van de evaluatie te gebruiken om het luchtbeleidsplan effectief bij te sturen en de nodige maatregelen te nemen zodat de NO₂-doelstellingen kunnen worden gehaald. De raad erkent de potentiële impact van de maatregel op de luchtkwaliteit en de vergroening van het

wagenpark. In zijn advies⁴ ter zake formuleert de MORA wel een aantal randvoorwaarden over de impact op verkeer van personen en goederen.

3.7 Zet verdere stappen om zero-emissielogistiek mogelijk te maken

Het ondersteunen van zero-emissielogistiek kan volgens de raad effectief bijdragen aan een versnelde introductie van emissiearme voertuigen in het goederenvervoer. De evolutie naar zero-emissie gaat trager dan verwacht. De raad vraagt een specifiek beleid te ontwikkelen om de decarbonisatie en zero-emissie in het goederenvervoer aan te pakken. Hij vraagt om een concreet tijdspad uit te werken voor alle modi binnen het goederenvervoer omtrent vergroeningsdoelstellingen en daaraan gekoppelde targets voor laadinfrastructuur.

De MORA vraagt om naast financiële ondersteuning ook andere ondersteunende maatregelen te nemen. De raad stelt voor om de maatregelen opgenomen in de Kaderovereenkomst Zero-emissie Stedelijke Logistiek (ZES) als startpunt te gebruiken om een beleid uit te werken dat alle goederenvervoer over de weg helpt bij de transitie naar zero-emissie. Deze kaderovereenkomst bevat een ruim pakket van maatregelen, maar de maatregelen hebben een update nodig, moeten aangevuld worden volgens de vernieuwde noden van de logistieke sector en moeten het stedelijk niveau overstijgen.

Specifiek voor zero-emissie stedelijke distributie vraagt de raad aan de Vlaamse Regering om een Vlaams kader voor zero-emissie stedelijke logistiek op te maken om te komen tot gelijkaardige regels in alle Vlaamse steden en gemeenten. Een uniform kader is belangrijk voor alle betrokkenen. Enkel in dialoog gaan met steden, gemeenten en aanbieders van logistiek, zoals is opgenomen in het Luchtbeleidsplan, dreigt te zorgen voor inefficiënt goederenvervoer.

3.8 Overleg nauw met lokale besturen en havenbesturen over de maatregelen voor de lokale hotspots

Het Luchtbeleidsplan voorziet dat voor de hotspotgebieden waar de luchtkwaliteitsnormen tegen 2030 niet worden bereikt, zal worden samengewerkt met de desbetreffende gemeenten en havenbesturen. De raad vraagt om met de betrokkenen zo snel mogelijk in overleg te gaan om concrete verwachtingen en verantwoordelijkheden voor de gebiedsgerichte maatregelen duidelijk te maken.

De raad vraagt om in overleg met de gemeenten en havenbesturen alvast te werken aan een langetermijnstrategie om uiteindelijk de WHO-normen te halen. Gezien de bevolkingsdichtheid in de stedelijke gebieden kan dit zorgen voor een aanzienlijke gezondheidswinst.

⁴ MORA (2022) Advies BVR lage-emissiezones. Brussel. 15 p. - <https://www.serv.be/node/15386>