



BIJKOMENDE LUCHTKWALITEITSMATREGELEN

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	Advies Bijkomende luchtkwaliteitsmaatregelen	
Adviesvrager	Zuhal Demir - Vlaams minister van Justitie en Handhaving, Omgeving, Energie en Toerisme	
Ontvangst adviesvraag	29 oktober 2021	
Goedkeuring raad	17 december 2021	
Contactpersoon	Hans Bonnarens	hbonnarens@serv.be

Inhoud

Krachtlijnen	4
Inleiding	5
Advies	6
1. Het Vlaams Luchtbeleidsplan moet bruikbaar en volledig zijn	6
1.1 Doorbreek eindeloze planningscycli	6
1.2 Houd het Vlaams luchtbeleid up-to-date	7
1.3 Neem bijkomende luchtkwaliteitsmaatregelen bij ontbrekende transportmodi	8
2. De meest effectieve bijkomende maatregel: een kilometerheffing voor alle voertuigen	9
3. Realisme en ambitie kunnen samengaan	10
3.1 Terugdringen voertuigkilometers	10
3.2 Gebrekkig ruimtelijk beleid hypothekeert luchtbeleid	11
4. Monitoring moet uitmonden in bijsturing	12
4.1 Monitor cruciaal beleid in personen- en goederenvervoer	12
4.2 Monitor voertuigemissies zonder individuele heksenjacht	13

Krachtlijnen

In dit advies geeft de MORA een kritische blik op de huidige staat van het Vlaamse luchtbeleid. Zowel de situatieschets in de adviesvraag, het voortgangsrapport 2021 en het Vlaams Luchtbeleidsplan zelf overtuigen de Mobiliteitsraad ervan dat het beleid beter kan. Dit is enkel mogelijk wanneer een aantal fundamentele aanpassingen gebeuren:

- De koppeling tussen de doelstellingen en maatregelen moet sterker zijn. In zijn huidige staat is het Vlaams Luchtbeleidsplan 2030 voor de sector transport een doelstellingenboek, een plan met amper uitgewerkte en doorgerekende maatregelen.
- Zet de kilometerheffing voor alle voertuigen terug op de politieke en maatschappelijke agenda. Dit is immers dé maatregel die een aantoonbaar effect heeft op de emissies van transport. Deze maatregel is geschrapt wegens politieke bezwaren maar de doelstellingen voor emissiereductie werden niet aangepast aan het verwijderen van deze fundamentele maatregel. Hierdoor zal het halen van de doelstellingen in de sector transport binnen de geplande termijn steeds onmogelijk blijven.
- Het voortgangsrapport is zonder politieke evaluatie of verantwoording voor het niet halen van doelstellingen gepubliceerd en met een gebrekkige identificatie van de belangrijkste hinderpalen. Dit bemoeilijkt het aanpassen van doestellingen en maatregelen aan de veranderende beleidscontext (Europees en Vlaams).

De MORA stelt vast dat het luchtbeleid in Vlaanderen zich systematisch in het planproces blijft bevinden. Als het basisprobleem van het beleid – het gebrek aan de uitvoering van effectieve en doortastende maatregelen – niet geremedieerd wordt, zal er elk jaar een voortgangsrapport gepubliceerd worden waaruit zal blijken dat de doelstellingen voor 2030 buiten bereik blijven.

Om deze stilstand van het beleidsproces te doorbreken is er behoefte aan concrete maatregelen zoals die zijn opgenomen in het MORA-advies over Fit for 55. Daarom herhalen we deze maatregelen niet in dit advies, maar benadrukken we dat er dringend moet gestart worden met de werkelijke uitvoering van een effectief Vlaams luchtbeleid. Hierbij moet de focus liggen op het versterken van het Luchtbeleidsplan, het heroverwegen van de kilometerheffing voor alle voertuigen, het combineren van ambitie én realisme, en het koppelen van monitoring en bijsturing.

Inleiding

Op 29 oktober ontving het MORA-secretariaat een adviesvraag van minister Zuhail Demir betreffende 'Bijkomende luchtkwaliteitsmaatregelen voor het behalen van de doelstellingen uit het Vlaams Luchtbeleidsplan 2030'.

Onder meer aangespoord door een Europese procedure over de aanhoudende overschrijding van NOx-uitstoot en het meest recente voortgangsrapport van de VMM over het Vlaams Luchtbeleidsplan 2030, vroeg de minister aan de MORA om een advies te geven over bijkomende maatregelen die bijkomende reducties van luchtverontreinigende emissies (in het bijzonder NOx en fijn stof) kunnen opleveren.

De minister vraagt eveneens welke van de door de MORA voorgestelde maatregelen uit het Fit for 55-advies een (positieve of negatieve) impact kunnen hebben op de luchtverontreinigende emissies.

MORA-standpunt over de adviesvraag

De adviesvraag over bijkomende luchtkwaliteitsmaatregelen wordt op een zeer algemene wijze gesteld. Door deze open vraag meent de MORA dat de kans kleiner is dat aanbevelingen zullen resulteren in een aanpassing van het beleid.

Hoewel de MORA in 2019 geen advies heeft gegeven over het Vlaams Luchtbeleidsplan heeft hij naar aanleiding van de adviesvraag van minister Demir nauwgezet onderzocht wat de implicaties zijn voor de transportsector. Hiervoor heeft de Raad het Luchtbeleidsplan en het voortgangsrapport 2021 naast bestaande MORA-standpunten en recente adviezen over duurzaamheids- en klimaatbeleid geplaatst (advies Clean Power for Transport¹, Mobiliteitsverslag 2021 'Elektrificatie'², advies Fit for 55³).

Om tot een toekomstgericht en effectief luchtbeleid in de sector transport te komen, vindt de MORA het belangrijk om vooral aanbevelingen over de institutionele en planmatige dimensies van het Vlaams luchtbeleid te formuleren, eerder dan nogmaals de voorgestelde maatregelen uit het MORA-advies over Fit for 55 te herhalen. De Raad is immers van mening dat het merendeel van de aanbevelingen uit zijn Fit for 55-advies automatisch de luchtkwaliteit in Vlaanderen zullen vooruithelpen.

¹ MORA, 2021, advies 'ontwerpvisie Clean Power for Transport 2030'. <https://www.serv.be/node/14400>

² MORA, 2021, 'Mobiliteitsverslag 2021 – elektrificatie'. <https://www.serv.be/node/14501>

³ MORA, 2021, advies 'Fit for 55'. <https://www.serv.be/node/14682>

Advies

Zowel het voortgangsrapport als de adviesvraag zelf vermelden dat de laatste jaren grote stappen zijn gezet om de luchtkwaliteit in Vlaanderen te verbeteren. Zowel de uitstoot van Vlaamse als niet-Vlaamse emissies zijn gedaald. De realisatie van enkele middellange-termijndoelstellingen zijn echter minder zeker. De marges voor niet-methaan vluchtige organische stoffen (NMVOS), NH₃ en PM_{2,5} zijn echter beperkt en het halen van de emissiedoelstellingen voor NO_x hangt grotendeels af van het reduceren van emissies van voertuigen.

Bij deze laatste overkoepelende doelstelling knelt het schoentje. De reductie van stikstofoxides wordt grotendeels verwacht van de sector transport. De realisatie van de sectorale doelstellingen voor wegverkeer zijn echter zeer onzeker of gaan ronduit de verkeerde richting uit, meer specifiek de toename van het aantal voertuigkilometers in plaats van de vooropgestelde daling.

De manier waarop het Vlaams Luchtbeleidsplan 2030 sectorale doelstellingen voor transport heeft uitgewerkt, alsook het rekenen op algemene, moeilijk meetbare en lastig bij te sturen maatregelen hypothekeert volgens de MORA het Vlaamse beleid rond luchtkwaliteit en schadelijke emissies. Om de huidige doelstellingen voor 2030 te halen – en een voorsprong te nemen op een mogelijke verstrenging van emissienormen – is het al zeker cruciaal dat het Vlaamse luchtbeleid voor de sector transport wordt gewijzigd.

1. Het Vlaams Luchtbeleidsplan moet bruikbaar en volledig zijn

De MORA vraagt om het Vlaams Luchtbeleidsplan robuust, volledig en up-to-date te maken. Momenteel is dat immers niet het geval. Meerdere planningscycli lopen over in elkaar en werken het nemen van concrete maatregelen tegen. Daarnaast worden niet alle transportmodi opgenomen waar de Vlaamse Regering luchtkwaliteitsmaatregelen kan nemen. Ten slotte is het cruciaal om gepland Europees en Vlaams beleid zo snel mogelijk op te nemen en te integreren in het plan en het bredere Vlaamse luchtbeleid, zowel op niveau van doelstellingen als op het niveau van maatregelen.

1.1 Doorbreek eindeloze planningscycli

In zijn huidige vorm is het Vlaams Luchtbeleidsplan 2030 een 'doelstellingenboek' dat bestaat uit deelplannen en actieplannen zonder doorgerekende en uitgewerkte maatregelen.

Een treffend voorbeeld van deze werkwijze is de **'Visie goederenvervoer'** uit 2020. De bedoeling van de visie is om meer richting te geven aan het goederenvervoerbeleid in Vlaanderen. Maar de drie pijlers waar het plan op steunt wachten nog steeds op een concrete uitwerking. Voor

concrete acties en maatregelen verwijst het plan immers naar actieplannen die zouden opge- maakt worden. De concrete maatregelen voor goederenvervoer zitten hierdoor al drie plannings- niveaus diep weggestopt: Luchtbeleidsplan, Visie goederenvervoer, actieplannen.

Een ander voorbeeld is de grote mate waarin het Vlaams Luchtbeleidsplan 2030 rekt op de luchtkwaliteitsbaten die uit de **vervoerregiowerking** kunnen komen. De MORA is een belangrijke pleitbezorger van basisbereikbaarheid en van het schaalniveau waarop de vervoerregio's werken. Net daarom betreurt de Raad dat de wijze waarop de vervoerregiowerking is opgezet, namelijk met een beperkte slagkracht en een gebrek aan regulerend Vlaams kader om mee te werken. Wanneer vervoerregio's effectief maatregelen voorstellen die de luchtkwaliteit vooruithelpen, hebben al meerdere planningsrondes plaatsgevonden. Het Luchtbeleidsplan, het Energie- en Kli- maatplan en de Vlaamse Mobiliteitsvisie voeden de regionale Mobiliteitsplannen die vervolgens moeten voorgelegd worden aan de bevoegde bestuursniveaus om die ten slotte om te zetten in doelstellingen en/of maatregelen op vervoerregionaal of lokaal niveau. Door de verantwoorde- lijkheid over maatregelen rond duurzaam en emissiearm personenvervoer te verschuiven naar de vervoerregio's verliest het Vlaams niveau dus de controle over de te halen doelstellingen.

Het voortgangsrapport erkent de inherente problemen van dit specifieke aspect van het Vlaams luchtbeleid door te stellen dat: *"[...] de werking van de vervoerregio's pas op langere termijn (periode 2025-2030) tot significante resultaten zal leiden en dat de genomen maatregelen naar combimobiliteit en modal shift op korte termijn niet zullen leiden tot grote veranderingen (vnl. omwille van het vrijblij- vend karakter)."* De MORA wil bijkomend opmerken dat het 'vrijblijvend karakter' van de doelstel- lingen en maatregelen voor een modal shift en combimobiliteit op vervoerregionaal niveau alles- behalve geholpen worden door de wijze waarop de Mobiliteitsvisie 2040 is vormgegeven. In plaats van een bindend regelgevend kader waarbinnen de vervoerregio's moeten werken om overkoepelende doelstellingen te halen, is het een richtinggevend document.

Met de twee bovenstaande voorbeelden in het achterhoofd vraagt de MORA om dergelijke **plan- ningscirkels over verschillende beleidsniveaus te doorbreken** en op korte termijn werk te maken van concrete maatregelen die – meer dan vandaag – in zekere mate centraal gestuurd en gemonitord worden.

1.2 Houd het Vlaams luchtbeleid up-to-date

Om een overkoepelend, effectief luchtbeleid mogelijk te maken is het belangrijk dat wijzigingen aan doelstellingen, maatregelen en de algemene beleidscontext opgenomen worden in het voortgangsrapport en het Vlaams Luchtbeleidsplan.

De recente beslissingen van de Vlaamse Regering om het Vlaams energie- en klimaatbeleid aan te passen in het kader van de **Klimaattop van Glasgow** in het najaar van 2021 zullen een aan- zienlijke invloed hebben op de doelstellingen en maatregelen in het Luchtbeleidsplan. Hoewel het logisch is dat het voortgangsrapport hier nog geen melding van maakt, vraagt de MORA om de geplande wijzigingen op te nemen in het plan. Het is belangrijk om zo snel mogelijk de effec- ten op het vlak van de vergroening van vervoer en de luchtkwaliteit door te rekenen en concrete maatregelen op te stellen om deze nieuwe doelstellingen te bereiken.

Zo zijn bijvoorbeeld de gevolgen van de beslissing om nieuwe wagens op fossiele brandstoffen versneld uit te faseren tegen 2029 nog niet volledig duidelijk. Een inschrijvingsverbod voor wagens op fossiele brandstoffen moet minstens afgesproken worden met het federaal beleidsniveau. Bovendien bestaat de kans dat dergelijk verbod op juridisch vlak niet wordt aanvaard door de EU. De kans is dus reëel dat er specifieke instrumenten gezocht moeten worden om tegen het einde van dit decennium de voorziene grote omslag te maken in de aandrijftechnologie van nieuw ingeschreven voertuigen.

Een ander voorbeeld van een veranderende beleidscontext is de **introductie van een Euro 7-norm** waar de EU momenteel aan werkt. Het is nog niet zeker voor welke pollutanten nieuwe grenswaarden zullen worden vastgelegd, maar aangezien NO_x deel uitmaakte van de grenswaarden van elke vorige Euronorm verwacht de MORA dat hier een belangrijke verdere reductie zal opgelegd worden. Deze "laatste norm" voor verbrandingsmotoren werd aangekondigd in de Europese Green Deal en zou in 2022 al mogelijk in een definitieve wetgeving kunnen uitmonden. Constructeurs van personenwagens en vrachtwagens bereiden zich al voor op deze nieuwe norm en Vlaanderen krijgt hierdoor mogelijkheden om via aanpassingen aan de fiscaliteit (BIV, VB, kilometerheffing) de oude vloot versneld te zien vervangen. De MORA vraagt aan de Vlaamse Regering om hierin het voortouw te nemen en de gewenste beleidsaanpassingen die voortvloeien uit deze nieuwe norm voor te bereiden en de verwachte effecten nu al te berekenen om de impact op de Vlaamse luchtkwaliteit nauwgezet te kunnen monitoren.

Het Vlaams luchtbeleid wordt ook krachtiger als **alle maatregelen up-to-date** gehouden worden. Het voortgangsrapport heeft bijvoorbeeld op een correcte wijze de aanpassingen aan het e-busprogramma opgenomen. Een voorbeeld waar dergelijke update niet gebeurd is, is de vergroeningsconsulent binnenvaart. Tussen 2018 en 2021 was deze consulent actief, met projectsubsidie van het Belgisch Fonds voor de Binnenvaart. De vergroeningsconsulent stond ter beschikking van binnenvaartondernemers voor advies, opmaak business cases en hulp bij het indienen van subsidieaanvragen. Dit project werd tot op heden niet verlengd op Vlaams niveau, maar in de praktijk worden diverse activiteiten van de consulent verdergezet. Deze taak is momenteel overgenomen door het Havenbedrijf Antwerpen, weliswaar alleen voor de haven van Antwerpen.

1.3 Neem bijkomende luchtkwaliteitsmaatregelen bij ontbrekende transportmodi

Het Vlaams Luchtbeleidsplan bevat veel maatregelen en doelstellingen die specifiek op bepaalde transportmodi zijn gericht. Een aantal belangrijke modi die voor aanzienlijke lokale piekbelastingen zorgen, zijn echter niet meegenomen in het plan. De MORA vraagt om extra maatregelen te nemen voor een aantal vergeten modi in het kader van het Vlaams luchtbeleid.

- **(Cruise)schepen** zorgen voor een aanzienlijke lokale piekbelasting. De MORA meent dat walstroom hier minstens gedeeltelijk een oplossing kan bieden voor het terugdringen van schadelijke emissies.
- De vergroening van het **openbaar vervoer** in Vlaanderen loopt veel trager dan in de buurlanden. De MORA heeft in recente adviezen (Fit for 55, Clean Power for transport)

duidelijke aanbevelingen gegeven om zowel de voertuigen van De Lijn als de voertuigen van de private onderaannemers versneld te elektrificeren.

- De soepele wetgeving rond het toegelaten gebruik van **oldtimers** maakt dat ze de facto vaak de plaats innemen van gewone personenwagens, maar zonder afdoende controle van schadelijke emissies.
- De regelgeving voor **bromfietsen** is sinds 2002 nauwelijks gewijzigd en dus sterk geda-teerd. De voertuigen die momenteel verkocht worden, hoeven slechts te voldoen aan Euro-pese Euro 2-norm uit 2002 met aanzienlijke lokale uitstootpieken tot gevolg.

Een andere belangrijke transportmodus die het plan echter niet heeft opgenomen, is de **lucht-vaart** en in het bijzonder het **luchtvrachtvervoer**.

De MORA erkent dat de belangrijkste maatregelen voor emissiereductie in de luchtvaart op Euro-pees en internationaal niveau moeten vastgelegd worden, maar dat wil niet zeggen dat de Vlaamse Regering geen doelstellingen en maatregelen kan vastleggen over de aspecten waarvoor ze wel bevoegd is. De Raad is ervan overtuigd dat ook in deze sector maatregelen nodig zijn en potentieel aanwezig is om bij te dragen aan een betere luchtkwaliteit, in en rond de luchthaven.

Er zijn drie sporen die volgens de MORA op korte termijn een bijdrage kunnen leveren om deze lacune op te lossen:

- De elektrificatie van grondactiviteiten op de airside van de luchthaven (taxiën, bagage-af-handeling, transport op het tarmac, high loaders en belt loaders, enz.). Voor het versneld elektrificeren van dit zogenaamde ground equipment en het installeren van bijhorende vei-lige (snel)laadinfrastructuur op de luchthaven is een financieel ondersteuningskader vanuit de overheid aangewezen.
- Een betere multimodale ontsluiting op de luchthavens. Het grootste deel van het landver-voer van en naar luchthavens (personenvervoer en zeker ook goederenvervoer) gebeurt via de weg. Werken aan een betere multimodale ontsluiting van de luchthavens, waaron-der ook het toegankelijk maken voor het vervoer van cargo via spoor, is aangewezen.
- Een afstemming tussen het Vlaamse luchtbeleid en de Vlaamse Luchtvaartvisie die mo-menteel in ontwikkeling is. De Raad vraagt om in het kader van de uitwerking van de Vlaamse luchtvaartvisie ook de problematiek van de luchtkwaliteit mee te nemen en voor een afstemming met het Luchtbeleidsplan te zorgen.

2. De meest effectieve bijkomende maatregel: een kilometerheffing voor alle voertuigen

De MORA stelt vast dat er in het Vlaams luchtbeleid een ontkoppeling is tussen doelstellingen en maatregelen. Hoewel de doelstellingen ambitieus zijn, kan dit niet van alle maatregelen gezegd worden. In het vorige hoofdstuk is al aangehaald dat het rekenen op plannen, deelplannen en actieplannen effectieve maatregelen in de weg staat. Maar ook op Vlaams niveau ontbreken maatregelen met een grote effectieve impact. Bovendien erkent de Vlaamse Regering dat

bijkomende maatregelen voor luchtbeleid en energie- en klimaatbeleid noodzakelijk zijn. De adviesvraag over Fit for 55 en de huidige adviesvraag over bijkomende luchtkwaliteitsmaatregelen laten daar geen twijfel over bestaan.

Tussen de publicatie van het ontwerp van Vlaams Luchtbeleidsplan en de definitieve goedkeuring van het plan in 2019 is echter de maatregel met potentieel het meeste effect in de sector transport gesneuveld: **een sturende kilometerheffing voor alle voertuigen**. Ook in het Vlaams Energie- en Klimaatbeleidsplan is deze maatregel gesneuveld tussen de ontwerpversie en het definitieve plan. Door dergelijke maatregel met een grote verwachte impact te verwijderen uit het plan zonder de overeenkomstige doelstellingen aan te passen, is het niet te verwonderen dat de vooropgezette doelstellingen steeds meer onbereikbaar zijn.

De MORA betreurt het schrappen van deze maatregelen en het onderzoek ernaar omwille van politieke en electorale strategieën. In het ontwerp Luchtbeleidsplan stond immers duidelijk neergeschreven dat *“naast het aanbieden van alternatieve prijsmechanismes noodzakelijk [zijn]. We werken daarom aan een slimme kilometerheffing voor alle lichte voertuigcategorieën die sturend werkt in functie van het tijdstip waarop en de plaats waar wordt gereden, het aantal voertuigkilometers en van de milieuprestatie van het voertuig”*. Het ontwerpplan bevatte bovendien ook al enkele modaliteiten voor een mogelijke heffing: ze moet budgetneutraal zijn, congestie reduceren, werken volgens het principe ‘de gebruiker betaalt’ (rekening houdend met milieuprestaties van voertuigen) en zorgen voor het internaliseren van externe kosten.

Tijdens de vorige legislaturen maar ook in zijn recente advies over Fit for 55 heeft de MORA meermaals aangedrongen om een maatschappelijk debat te voeren over de invoering van een kilometerheffing voor alle voertuigen. Modeldoorrekeningen hebben immers aangegeven dat deze kilometerheffing de maatregel is met het grootste potentieel voor CO₂-reductie en de aanpak van verkeerscongestie en files. Indien beredeneerd ingevoerd, kan deze heffing ook sturen naar klimaat en luchtkwaliteit. Daarom roept de MORA nogmaals op om wel verder onderzoek te voeren en een maatschappelijk debat op te starten zodat de volgende Vlaamse Regering in staat is om de beslissing te nemen over het invoeren van een kilometerheffing voor alle voertuigen.

3. Realisme en ambitie kunnen samengaan

Volgens het Vlaams Luchtbeleidsplan moet de realisatie van de NO_x-reductie voor een zeer groot deel komen van de verwachte daling van de NO_x-uitstoot van de meest recente EURO6d-dieselmotoren en de vooropgestelde daling van het aantal voertuigkilometers. Gezien de brede en eerder algemene maatregelen die in het plan worden gekoppeld aan deze doelstelling, is dit zonder bijkomende, gerichte maatregelen een quasi onmogelijke taak.

3.1 Terugdringen voertuigkilometers

Een treffend voorbeeld van waar het Luchtbeleidsplan tekortschiet is de **voorziene aftopping van de groei van het aantal vrachtwagenkilometers** op maximum 14% tegen 2030. Het is

echter moeilijk om via het mobiliteitsbeleid in te grijpen op de evolutie van het aantal vrachtwagenkilometers en het beperken ervan is niet mogelijk zonder economische impact. Vermoedelijk verwacht de Vlaamse Regering een afname van het aantal vrachtwagenkilometers te realiseren door een modale verschuiving naar binnenvaart en spoor, maar zelfs met een zeer ambitieuze modale verschuiving zal het wegvervoer blijven groeien, gezien de sterke verwachte groei van het goederenvervoer⁴.

De Raad dat het goederenvervoer over de weg verantwoordelijk is voor 10% van het totaal aantal voertuigkilometer, maar wel voor 47% van de NO_x-uitstoot van het vervoer over de weg. Het goederenvervoer over de weg realiseerde wel al een daling met 61% (t.o.v. 2000), als gevolg van een stijgend aandeel van Euro V en Euro VI-vrachtwagens. Deze omschakeling is versneld door de invoering van een kilometerheffing voor vrachtwagens. De potentieel grootste winst op korte termijn binnen het beleidsdomein mobiliteit kan bijgevolg gehaald worden bij het personenvervoer over de weg, terwijl de maatregelen om dit te bereiken te weinig zijn uitgewerkt in het plan. Naar analogie met de geboekte resultaten voor vrachtwagens, pleit de Raad om een kilometerheffing voor alle voertuigen in te voeren (zie 2.2)

Daarom vraagt de MORA aan de Vlaamse Regering om personen en goederen niet artificieel van elkaar te scheiden maar hen samen te bekijken. Belangrijk is wel om de eigenheid van beide types vervoer voorop te laten staan met eigen unieke premisses die een andere aanpak vergen. Zo is het bij goederenvervoer specifiek belangrijk om te waken over een goed evenwicht tussen de modi binnen een comodale context.

Voor alle vormen van wegvervoer vraagt de MORA – waar mogelijk – in te grijpen op de groei en ambities en maatregelen te koppelen aan mechanismen in de realiteit. Hierbij moet realisme samengaan met ambitie: realisme in de gebieden waar de grootte van de effecten onzeker zijn, maar ambitieus waar de Vlaamse Regering de instrumenten nu al in handen heeft. In zijn recente advies over Fit for 55 heeft de Mobiliteitsraad dergelijke evenwichtsoefening gemaakt met zowel realistische als ambitieuze klimaatmaatregelen die kunnen bijdragen aan een reductie van schadelijke emissies.

3.2 Gebrekkig ruimtelijk beleid hypothekeert luchtbeleid

De eerder algemene doelstellingen inzake **ruimtelijke ordening in het Luchtbeleidsplan** zijn gericht op een ruimtelijk beleid voeren dat een impact heeft op de mobiliteitsvraag en strategieën voor gezonde leefomgevingen. Tot op heden beschikt Vlaanderen niet over een daadkrachtig ruimtelijk beleid. De beleidskaders en acties van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen lijken onbestaande, laat staan dat deze al zijn gepresenteerd aan andere beleidsniveaus en maatschappelijke actoren zoals initieel gepland.

De voorbije jaren heeft de MORA zich in meerdere adviezen en rapporten uitgesproken over de baten van een toekomstgericht ruimtelijk beleid waarin aandacht is voor o.m. kernverdichting.

⁴ + 25% in tonkilometer tegen 2040 t.o.v. 2015

Dergelijk beleid, gecombineerd met goed uitgebouwde vervoersnetwerken voor alle modi, moet een belangrijke bijdrage leveren aan de modal shift in het personenvervoer die bovendien ook een doelstelling is binnen het Vlaams Luchtbeleidsplan.

Net zoals de voorgestelde maatregelen voor personenvervoer en goederenvervoer lijken de voorgestelde maatregelen op het vlak van ruimtelijke ordening in het Vlaams Luchtbeleidsplan “too little too late” te zijn. Een fundamentele aanpassing van het ruimtelijk beleid zal – zelfs als de kentering deze legislatuur wordt ingezet – pas binnen 5 à 10 jaar een eerste meetbare impact hebben. Cruciaal voor 2050, maar te laat om tegen 2030 een effect te hebben op de uitstoot van pollutanten.

Daarom vraagt de MORA op het vlak van ruimtelijk beleid om in te zetten op een combinatie van realisme en ambitie. Een realistische kijk op de ruimtelijke staat van Vlaanderen dwingt ons te erkennen dat we elke dag verder verwijderd zijn van mogelijke oplossingen en dat deze oplossingen steeds moeilijker en duurder zullen worden. Hoewel de beste maatregelen al enige tijd geleden moesten genomen zijn, is nú het op een na beste moment om ambitieus te handelen.

4. Monitoring moet uitmonden in bijsturing

De MORA vindt het belangrijk om een breed beleidsplan zoals het Vlaams Luchtbeleidsplan 2030 optimaal te monitoren op zoveel mogelijk indicatoren. Het voortgangsrapport vermeldt voor de doelstellingen en maatregelen in de sector transport meerdere plaatsen waar deze monitoring momenteel nog onvolledig is. Zo zitten de data om de modal shift in het goederenvervoer te monitoren nog verspreid over verschillende instanties en is deze niet actueel. Ook het monitoren van (sociale) effecten van lage-emissiezones is nog niet optimaal en zullen de scherpe doelstellingen voor de ontdieseling en elektrificatie van het voertuigenpark, inclusief de e-bussen, nauwgezet moeten worden gemonitord worden om indien nodig zo snel mogelijk aanpassingen aan het beleid te doen.

Monitoring staat voor de MORA ook niet op zichzelf. De indicatoren om het Vlaams luchtbeleid op te volgen zijn bij voorkeur in overeenstemming met klimaat- en mobiliteitsindicatoren die ook in het Vlaams Energie- en Klimaatplan en de Mobiliteitsvisie voorkomen. De volgende cruciale stap is het koppelen van bijkomende maatregelen aan het al dan niet halen of overschrijden van de geselecteerde indicatoren. Om kort op de bal te kunnen spelen moet de Vlaamse Regering op voorhand verschillende scenario's en maatregelen uitwerken die ingeroepen worden als de gemonitorde indicatoren aansturen op een aanpassing van het beleid.

4.1 Monitor cruciaal beleid in personen- en goederenvervoer

In het goederenvervoer pleit de MORA al jaren voor bundeling van goederen om het vervoer via binnenvaart en spoor beter mogelijk te maken. Een duidelijk kader voor uitbouw van multimodale goederenvervoerterminals zou daarbij een belangrijke leidraad moeten zijn. Een goede monitoring van bundeling die op zijn beurt bijdraagt tot een meer efficiënte bundeling van goederen

is hierbij van groot belang. Daarnaast moet de vergroening van het goederenvervoer, in het bijzonder over de weg en over het water, nauwgezet gemonitord worden. Ook de verdere uitbouw van een fijnmazig laadinfrastructuurnetwerk voor goederentransport over de weg en het water moet gemonitord worden zodat noodzakelijke versnellingen en bijsturingen in het beleid gericht kunnen gebeuren.

In het personenvervoer omarmt de MORA omarmt de doelstellingen van basisbereikbaarheid. Hij vraagt om bij de verdere uitrol de link naar de oorspronkelijke doelstelling, namelijk meer een efficiëntere bereikbaarheid met minder middelen, te bewaken. Net als bij het goederenvervoer is het bovendien belangrijk om het aantal kilometers te verminderen waar voornamelijk lucht vervoerd wordt. Bij personenmobiliteit denken we dan aan deelmobiliteit maar ook aan openbaar vervoer, de versnelling in de installatie van Hoppinpunten, ... en andere aspecten van basisbereikbaarheid die hiertoe kunnen bijdragen. Ook hier is een optimale monitoring cruciaal om de effecten ervan op emissies te kunnen inschatten en indien nodig gerichte aanpassingen aan het beleid te doen.

4.2 Monitor voertuigemissies zonder individuele heksenjacht

Een zeer specifiek geval van monitoring in het Vlaams Luchtbeleidsplan is het nagaan van het verschil tussen beoogde en reële milieuprestaties van voertuigen. Het voortgangsrapport vermeldt dat *"in het bijzonder bij dieselveertuigen [opvalt] dat hoewel de emissienormering de afgelopen jaren stelselmatig is verstrengd, dit veel te weinig geleid heeft tot een vermindering van de emissies van schadelijke stoffen (in het bijzonder NO_x) in realistische rijomstandigheden."*

Het rapport erkent dat fraude niet enkel optreedt bij voertuigeigenaars, maar ook bij voertuigfabrikanten. Het departement MOW zal daarom initiatieven nemen om het toezicht op voertuigemissies via 'in service conformity' programma's. Toch stelt het Luchtbeleidsplan voor om in de nabije toekomst wegkantcontroles te faciliteren met voertuigemissie monitoringstechnieken zoals remote sensing.

Volgens de MORA is het inderdaad belangrijk dat wordt nagegaan waar en hoe groot de verschillen zijn tussen theoretische en werkelijke emissies zijn, maar hij vraagt dat deze maatregelen niet enkel uitmonden in een individuele heksenjacht op gebruikers. Het benadrukken van fraude bij voertuigeigenaars lijkt eerder een symbolische maatregel. Het is niet ondenkbaar dat sommige gebruikers van slechte wil zijn, maar hen controleren via de jaarlijkse keuring en bestaande handhavingmechanismen zou al performanter moeten en kunnen zijn. Instrumenten als remote sensing zijn nuttig, maar moeten zeker breder ingezet worden dan enkel individuele voertuigen uitfilteren: ook het grootschalig monitoren aan de hand van bredere en langdurige metingen in de werkelijkheid moet volgens de MORA overwogen worden.