

Advies

Ontwerp Vlaams Klimaatbeleidsplan 2013-2020

Brussel, 6 maart 2013

Adviesvraag: Ontwerp van Vlaams Klimaatbeleidsplan 2013-2020
Adviesvrager: Vlaams minister van Leefmilieu, Natuur en Cultuur, Joke Schauvliege
Ontvangst adviesvraag: 5 februari 2013
Adviestermijn: 30 dagen

Goedkeuring raad na schriftelijke procedure: 6 maart 2013
Bekrachtiging raad: 22 maart 2013

Inhoud

Advies	4
1. Inleiding	4
1.1. Klimaatbeleidsplan 2013-2020.....	4
1.2. Eerdere input vanuit de MORA	4
2. Advies	5
2.1. Algemeen	5
2.2. Geef een zicht op de emissiereductie-impact van de maatregelen	6
2.3. Maak werk van een duidelijk beleidskader met kwantificeerbare indicatieve doelstellingen.....	7
2.4. Leg concrete parameters vast voor de maatregelen	8
2.5. Verschaf duidelijkheid over de status van de maatregelen en maak een actieplan op per maatregel	9
2.6. Onderwerp bijkomende maatregelen vooraf aan een sociaal-economische kosten-batenanalyse.....	9
2.7. Verschaf zicht op de kostenefficiëntie van de maatregelen.....	10
2.8. Neem de spoorwegen mee in een Vlaamse visie op het klimaatbeleid	10
2.9. Zorg voor duidelijkheid over de financiering	11
2.10. Finaliseer op korte termijn het Mobiliteitsplan Vlaanderen	11

Advies

1. Inleiding

De Vlaamse minister van Leefmilieu, Natuur en Cultuur vroeg de MORA op 5 februari 2013 om advies over het ontwerp van Vlaams Klimaatbeleidsplan 2013-2020. De adviestermijn bedraagt 30 dagen.

1.1. Klimaatbeleidsplan 2013-2020

De EU ontwikkelde de afgelopen jaren maatregelen om de broeikasgasemissies te verminderen. Zo bevat het Klimaat- en Energiepakket van 2009 wetgevende initiatieven die invulling moeten geven aan de klimaat- en energiedoelstellingen voor 2020. Eén van de doelstellingen is een vermindering van de uitstoot van broeikasgassen met minstens 20% t.o.v. 1990. Volgens de Effort Sharing Decision (Beschikking 406/2009/EG) worden de niet ETS-emissies van alle lidstaten onderworpen aan lineair afnemende emissieplafonds tussen 2013 en 2020.

Binnen dat kader moet België voor de niet ETS-sectoren een emissiereductietraject volgen dat in 2020 een afname van 15% realiseert (t.o.v. 2005). De precieze doelstelling voor Vlaanderen is nog niet gekend, maar voorlopig wordt uitgegaan van een indicatieve reductiedoelstelling voor Vlaanderen van -15%.

Het Vlaams Klimaatbeleidsplan 2013-2020 moet o.m. een antwoord bieden op deze uitdaging. Het plan bestaat naast een overkoepeld deel uit twee luiken: het Vlaams Mitigatieplan dat tot doel heeft de uitstoot van broeikasgassen in Vlaanderen tussen 2013 en 2020 te verminderen en het Vlaams Adaptatieplan dat tot doel heeft de weerbaarheid van Vlaanderen tegen de klimaatsverandering te verhogen. De tijdshorizon van beide plannen is verschillend. Het Adaptatieplan hanteert de ruimere tijdshorizon 2100. Het Mitigatieplan spitst zich in eerste instantie toe op 2020 met een doorkijk naar 2050.

Beide plannen beogen - los van de dwarsverbanden - ook andere sectoren. Voor mitigatie wordt vooral gekeken naar de emissies van mobiliteit, gebouwen, landbouw, industrie, energie en afval. Bij adaptatie ligt de focus eerder op andere aspecten zoals overstromingen, droogte en hitte in stedelijke omgevingen. Het luik mobiliteit in het adaptatieplan betreft hoofdzakelijk infrastructureel-technische maatregelpistes.

Gegeven de scope en de opdracht van de Mobiliteitsraad focust het advies zich in de eerste plaats op het luik mobiliteit van het Mitigatieplan.

1.2. Eerdere input vanuit de MORA

De MORA gaf in 2012 via eerdere adviezen input voor de voorbereiding en opmaak van het Vlaams Klimaatbeleidsplan.

Het MORA-advies van 27 april 2012 over het stakeholdersoverleg klimaat en transport focust vooral op de formulering van doelstellingen¹ en de noodzaak van een richtinggevend beleidskader, kwantificeerbare parameters, geobjectiveerde impactgegevens en een doorgedreven consultatieproces.

In het advies Klimaat en beleid van 24 oktober 2012 blijft de MORA achter de -15% doelstelling staan en stelt hij dat hiervoor extra inspanningen nodig zijn. Vooral op de beheersing van het aantal voertuigkilometers over de weg moet snel vooruitgang worden geboekt. Daarnaast vond de MORA een draagvlak voor een variabilisering van de voertuigfiscaliteit wanneer deze zowel economisch als sociaal rechtvaardig is.

2. Advies

Hoewel de MORA in het voorjaar van 2012 over een aantal maatregelenpistes in het kader van het Vlaams Mitigatieplan het maatschappelijk debat opstartte, laten de korte adviestermijn alsook het gebrek aan concrete parameters en onderbouwing voor diverse voorgestelde maatregelen de Raad niet toe om een breed maatschappelijk debat te voeren over alle mobiliteitsmaatregelen van het voorgelegde Vlaams Klimaatbeleidsplan.

Daarom focust onderhavig advies zich hoofdzakelijk op strategische elementen die voor de MORA essentieel zijn bij de uitwerking van een efficiënt, doeltreffend en vooral maatschappelijk gedragen klimaatbeleidsplan.

Voor de weergave van het maatschappelijk debat over meer concrete maatregelenpistes verwijst de Raad naar het MORA-advies van 24 oktober 2012.

2.1. Algemeen

Het engagement om tegen 2020 de uitstoot van broeikasgassen serieus terug te dringen (-15% voor de sectoren die niet gevat zijn in het Europese emissiehandelssysteem of niet ETS-sectoren), noopt ook in Vlaanderen tot een grote sprong voorwaarts. Deze sprong moest zijn vertaling vinden in een ambitieus derde Klimaatbeleidsplan.

De MORA apprecieert het dat voor de voorbereiding en de totstandkoming van het Klimaatbeleidsplan niet over één nacht ijs is gegaan en dat daarbij ook is ingezet op het participatietraject.

De Raad vindt de intentie om het Klimaatbeleidsplan te laten aansluiten met andere beleidsplannen zoals het Beleidsplan Ruimte en het aangekondigde Mobiliteitsplan Vlaanderen, positief. De MORA blijft een pleitbezorger voor een zo groot mogelijke afstemming tussen beleidsdomeinen en –plannen.

Gegeven de vaststelling dat de in het plan opgenomen interne maatregelen niet zullen volstaan voor het bereiken van het vooropgestelde reductiepad in de periode 2013-

¹ Klimaatbeleid inzake transport moet vooral inzetten op het verhogen van de efficiëntie van het voertuigpark, het beheersen van de verkeersgroei, het optimaliseren van de infrastructuur en het realiseren van co-modaliteit in het goederenvervoer en modal shift in het personenvervoer.

2020, concludeert de MORA dat de ambities voor het nieuwe Klimaatbeleidsplan niet zijn waargemaakt.

De maatregelenpistes en de beleidslijnen waarop wordt gewerkt (beheersing van het aantal voertuigkilometer over de weg, verbetering van de milieukeurmerken van de voertuigvloot, energiezuinig rij- en mobiliteitsgedrag, snelheidshandhaving en infrastructuur met het oog op een betere doorstroming en congestievermindering) in het luik mobiliteit zijn een goede aanzet. De MORA vindt in het plan ook diverse maatregelen die ook door de Raad zijn voorgesteld.

Maar het plan is volgens de Mobiliteitsraad nog onvoldoende onderbouwd en geeft nog onvoldoende zicht op het concrete klimaatbeleid. Nog te veel elementen blijven onduidelijk: onduidelijkheid over de gehanteerde parameters m.b.t. de voorgestelde maatregelen, niet doorgerekende emissiereducties, onduidelijkheid over de status van de voorgestelde maatregelen, onduidelijkheid over de kostenefficiëntie en de financiering. Bovendien geeft het plan geen zicht op welk pallet van maatregelen wél de -15% binnen bereik kan brengen.

Daarnaast moet het maatschappelijk debat over diverse maatregelen met een groot reductiepotentieel zoals de flexibele beprijzing van het personenvervoer nog worden gevoerd. Het ontbreken van duidelijke parameters (zowel voor de maatregelen zelf als op het vlak van emissiereductiepotentieel) en beleidskrijtlijnen bemoeilijken een grondig maatschappelijk debat. De hefboomen die effectief bijdragen tot het realiseren van de doelstellingen moeten dus nog in kaart worden gebracht.

Het plan voldoet nog niet aan de verwachtingen van de raad om gestalte te geven aan een doeltreffend klimaatbeleid dat maximaal inzet op interne emissiereducties.

Gelet op de omvang van de resterende reductiekloof valt te verwachten dat de beleidsmaatregelen die nog in de huidige legislatuur kunnen worden genomen, niet zullen volstaan om deze kloof in de periode 2013-2020 te dichten. Het zal dan ook noodzakelijk zijn om ook voor de periode na 2014 maatregelen in het Vlaams Mitigatieplan op te nemen.

2.2. Geef een zicht op de emissiereductie-impact van de maatregelen

Voor een aanzienlijk aantal van de voorgestelde mobiliteitsmaatregelen werd het emissiereductiepotentieel berekend en opgenomen in het plan. Dit is een goede zaak en geeft een eerste indicatie.

Toch stelt de MORA vast dat dit nog niet voor alle maatregelen het geval is. Aan diverse maatregelenpistes is in het plan geen reductiepotentieel gekoppeld. Dit is o.m. het geval voor sturende prijszetting voor voertuigkilometers over de weg, de inzet van sturende fiscale instrumenten, groen openbaar vervoer en groene taxi's, verbeterde doorstroming, beheersing groei goederenmobiliteit en de vergroening van de logistieke sector.

Het is daarom erg moeilijk om correct in te schatten of de lijst van maatregelen de emissie van broeikasgassen al dan niet effectief zal doen dalen en in welke orde. Bovendien gaat het dikwijls nog om voornemens.

Op basis van de beschikbare gegevens blijkt dat het voorgestelde plan nog onvoldoende doeltreffend is. In plaats van een emissiereductie van -15% te realiseren, wordt de emissiereductie geraamd op slechts -5,3%. Bovendien bedraagt het verschil tussen het beleidsscenario en het Business As Usual (BAU) scenario slechts 728 kiloton in 2020, of 1,6% van de 2005-emissies.

De MORA vraagt aan de Vlaamse Regering om voor alle maatregelen die in het plan zijn opgenomen (dus zowel het beslist beleid, de geplande maatregelen als de voorgestelde maatregelen) het reductiepotentieel en kostenefficiëntie te berekenen en in het Klimaatbeleidsplan op te nemen.

2.3. Maak werk van een duidelijk beleidskader met kwantificeerbare indicatieve doelstellingen

In zijn advies van 27 april 2012 schreef de MORA dat het Klimaatbeleidsplan op strategisch niveau moet focussen op het vastleggen van doelstellingen en het vooropstellen van een beleidskader waarin het beleid samen met het middenveld kan zoeken naar oplossingen. Een goed kader is immers een belangrijk uitgangspunt om te komen tot gedragen maatregelenpakketten.

Die idee is in lijn met een voornemen uit de in 2011 door de Vlaamse regering goedgekeurde conceptnota voor het klimaatbeleidsplan: "De Vlaamse Regering bepaalt, op basis van de resultaten van een studietraject en rekening houdend met het langetermijnperspectief, indicatieve reductiedoelstellingen voor elk beleidsveld. De Vlaamse regering engageert zich om deze doelstellingen te bereiken en de maatregelen die hiertoe in het Mitigatieplan worden opgenomen te realiseren. De Vlaamse regering treft daartoe alle interne maatregelen die technisch en economisch uitvoerbaar zijn en die maatschappelijk aanvaardbaar zijn."

Om uit het gamma beschikbare klimaatmaatregelen een mix te selecteren is er informatie nodig over het emissiereductiepotentieel, de kosten en eventuele andere secundaire baten en kosten.

De geselecteerde maatregelen kunnen geclusterd worden en gekwantificeerd worden tot sectorale doelstellingen. Sectorale doelstellingen die aansluiten bij een sectorale monitoring van de emissies laten toe de vooruitgang in een sector te toetsen en de uitvoering door de diverse verantwoordelijken van de maatregelen in die sector op te volgen. Voor sommige maatregelen zal het evenwel moeilijk zijn om de verwachte impact op de CO₂-equivalente emissies te kwantificeren. Ook zal voor sommige sectoroverschrijdende maatregelen de toewijzing aan een bepaalde sector geen evidente oefening zijn. Sectordoelstellingen kunnen daarom enkel indicatief zijn. Bovendien kan het opdelen van doelstellingen leiden tot verkokering en een hypotheek leggen op de noodzakelijke samenwerking tussen sectoren en beleidsvelden. Ook zouden bij strikte sectorale doelstellingen "onverwachte meevallers" in één sector (bv. door de inkrimping van bepaalde activiteiten in een sector omwille van factoren buiten het klimaatbe-

leid) ertoe kunnen leiden dat andere kostenefficiënte maatregelen binnen dezelfde sector onbenut blijven².

2.4. Leg concrete parameters vast voor de maatregelen

De maatregelen en de prognoses zoals opgenomen in het plan gaan nog gepaard met grote onzekerheden en onduidelijkheden. Enerzijds liggen voor een aantal maatregelen met een groot reductiepotentieel de vereiste parameters nog niet vast om een grondig maatschappelijk debat mogelijk te maken.

Anderzijds is er ook nog grote onduidelijkheid over sommige gehanteerde parameters en prognosemodellen.

Zo kan een deel van de brandstofverkoop niet verklaard worden door de gewestelijke emissiemodellen. Het plan vermeldt een brandstofcorrectie die voortvloeit uit het verschil tussen de emissies berekend met gewestelijke emissiemodellen en de gerapporteerde emissies op basis van de federale brandstofverkoopcijfers. De laatste jaren schommelt deze correctie rond de 20% terwijl deze voordien rond 10% schommelde. Dit is een fundamenteel verschil dat tot op heden niet kan verklaard worden, aldus het plan. Daarom worden de berekeningen voor de transportsector enerzijds uitgevoerd met een brandstofcorrectie van 22% en anderzijds met een correctie van 13%. Deze discrepantie kan aanleiding geven tot aanzienlijke vertekeningen. De MORA roept daarom op om dringend uit te klaren wat het verschil tussen de emissiemodellen en de brandstofverkoop verklaart.

Hoewel het plan geen beleid bevat dat die emissiebronnen aanpakt (tanktoerisme, off road,...) wordt er wel voor het eerst met een nooit eerder gebruikt 'variant scenario' gerekend dat uitgaat van een lagere brandstofcorrectie en dus flink lagere emissies voor de sector transport in 2020. De MORA vraagt zich af wat het gebruik van dit scenario rechtvaardigt?

Het Mitigatieplan geeft aan dat het grootste reductiepotentieel te vinden is in een tastbare wegbeprijzing zoals de invoering van een gedifferentieerde kilometerheffing voor het personenvervoer bovenop de kilometerheffing voor vrachtvervoer. Het ontbreken van duidelijke parameters die hierbij zullen worden gehanteerd, o.m. op het vlak van tarieven, wegennet, doelgroep, impact, enz, maakt een grondig maatschappelijk debat vooralsnog onmogelijk. Het Mitigatieplan verwijst naar de gedifferentieerde kilometerheffing voor vrachtwagens tegen 2016 en de start van een proefproject voor personenwagens nog voor het einde van deze legislatuur, waarbij in de volgende legislatuur op basis van de resultaten van het proefproject de opportuniteit van een effectieve invoering zal geëvalueerd worden. Dit is een eerste stap. Maar gelet op het voorziene tijdsplan zal een kilometerheffing voor personenwagens allicht geen bijdrage kunnen leveren aan de -15% reductiedoelstelling tegen 2020. De MORA vraagt om voor de invoering van een prijszettingssysteem voor personenwagens die een betere aanreke-

² Advies Minaraad-SERV van 20 oktober 2011 over het voorbereidingstraject derde Vlaams Klimaatbeleidsplan.

ning van de gebruiks- en externe kosten mogelijk maakt (kilometerheffing of alternatieve systemen), een duidelijk beleids- en participatietraject uit te werken.

2.5. Verschaf duidelijkheid over de status van de maatregelen en maak een actieplan op per maatregel

Veel van de voorgestelde 'maatregelen' in het Mitigatieplan blijven eerder vaag en zijn soms nog niet meer dan ideeënpijlers of voornemens. Meestal ontbreekt een concrete doelstelling en is er geen tijdspad noch een doelgroep bepaald.

Van de 24 vooropgestelde maatregelen voor mobiliteit in het Mitigatieplan zijn een eerder beperkt aantal maatregelen al effectief aangenomen. Veel maatregelen zitten in een voorbereidende fase: ofwel hebben ze de status van "voorstel" ofwel van "gepland".

Voor sommige maatregelenclusters wordt aangegeven dat ze zijn 'aangenomen'. Het is echter verre van duidelijk welke de reële status (aangenomen, gepland, voorgesteld) is van de betreffende maatregelen. Een voorbeeld zijn de maatregelen voor het beheersen van de goederenmobiliteit (1.1.3). Van de hierbinnen opgesomde maatregelen lijken alleen de logistieke consultants verworven. Maar wat met verbetering fijnmazige distributie, retourlogistiek, enz.? Hiervoor verwijst het Mitigatieplan naar andere beleidsplannen die nog in opmaak zijn (Mobiliteitsplan Vlaanderen, Beleidsplan Ruimte, Masterplan Elektrisch rijden) of naar activiteiten in andere fora zoals Flanders Land Logistics zonder verdere specificaties.

De MORA vraagt dat duidelijker en concreter wordt aangegeven wat de concrete status is van de vooropgestelde maatregelen. Op die manier wordt een beter zicht verkregen op de werkelijke stand van zaken en de werkpunten voor het beleid. Deze informatie is ook belangrijk voor een efficiënte monitoring.

Aansluitend op de vraag naar meer duidelijkheid over de status, dringt de MORA nogmaals aan op het uittekenen van een actieplan annex tijdspad per maatregel.

2.6. Onderwerp bijkomende maatregelen vooraf aan een sociaal-economische kosten-batenanalyse

Het Mitigatieplan stelt dat voor het behalen van de reductiedoelstelling de Vlaamse Regering alle interne maatregelen treft die economisch en technisch uitvoerbaar én maatschappelijk aanvaardbaar zijn. Bij de selectie van de beleidsmaatregelen moet kostenefficiëntie een belangrijk uitgangspunt zijn.

De MORA stelt vast dat het Mitigatieplan voor het luik mobiliteit 24 maatregelenpijlers opneemt. Deze pijlers beogen een beheersing van het aantal voertuigkilometers over de weg, de verbetering van de milieukeurmerken van de voertuigvloot, een energiezuiniger rijgedrag, een betere doorstroming en een vermindering van de congestie.

Maatschappelijk draagvlak voor de maatregelen is essentieel voor het succesvolle implementatie en aldus ook voor het welslagen van het Klimaatbeleidsplan. Diverse voorgestelde maatregelen vergen nog een grondig maatschappelijk debat (zoals een kilometerheffing voor personenwagens, het optimaliseren van de logistieke keten, vergroening van de voertuigfiscaliteit, enz..).

Om dit debat gedegen te kunnen voeren is een duidelijk zicht op de kruitlijnen van de mogelijke beleidskeuzes en op de effecten ervan voor mobiliteit, maatschappij, economie en milieu nodig.

Daarom vraagt de MORA om voor elke maatregelenpiste die in het kader van het Mitigatieplan wordt voorgesteld een socio-economische kosten/baten analyse op te maken.

2.7. Verschaf zicht op de kostenefficiëntie van de maatregelen

Het Mitigatieplan acht kostenefficiëntie een belangrijk selectie criterium voor de beleidsmaatregelen.

Ook voor de MORA is kostenefficiëntie een kernelement van een efficiënt klimaatbeleid. Het Mitigatieplan laat evenwel niet toe om de kostenefficiëntie van de beleidsmaatregelen te beoordelen.

De conceptnota vermeldt dat de betrokken beleidsdomeinen in de periode 2013-2020 ongeveer 1,2 miljard euro voorzien voor beslist en bijkomend klimaatbeleid. Omdat er enerzijds geen emissiescenario is doorgerekend zonder klimaatbeleid en er anderzijds geen onderscheid wordt gemaakt in de financiering van beslist en bijkomend beleid valt de kostenefficiëntie van het beslist beleid en dat van het bijkomend beleid niet te beoordelen. Uit het plan valt niet op te maken of bepaalde maatregelen die vallen onder beslist beleid beter niet worden voortgezet, bijvoorbeeld omwille van de hoge kosten en de geringe emissiereducties, en door welk bijkomend beleid het dan best vervangen wordt.

De Mobiliteitsraad vraagt daarom om op het niveau van de maatregelen, per maatregel de emissiereductie weer te geven en deze te koppelen aan een concreet budget. Gegeven de gevolgen van de economische crisis op het overheidsbudget en de beleidsruimte voor investeringen, is een duidelijke inschatting van de budgettaire impact van de voorgestelde maatregelen en de financieringsmogelijkheden ervan cruciaal voor de inschatting van de slaagkansen van het Klimaatbeleidsplan.

2.8. Neem de spoorwegen mee in een Vlaamse visie op het klimaatbeleid

De voorgestelde maatregelenpistes hebben hoofdzakelijk betrekking op wegverkeer en de binnenvaart. Een spoorwegluik is niet opgenomen.

Omdat in het licht van een verduurzaming van de mobiliteit het spoorvervoer zeker een rol te spelen heeft vraagt de MORA aan de Vlaamse Regering om binnen haar huidige

mogelijkheden en via de beschikbare instrumenten maximaal te wegen te wegen op het spoorbeleid. De Raad suggereert om bij de uitwerking van een Vlaamse spoorstrategie en de onderhandelingen over de opmaak van het nieuwe meerjareninvesteringsplan de doelstellingen van het mitigatieplan mee te nemen en in het Mitigatieplan ook maatregelen m.b.t. het spoor op te nemen.

Verwijzend naar zijn advies over de Vlaamse Spoorstrategie herhaalt de Raad zijn verwachting dat het aangekondigde Mobiliteitsplan Vlaanderen de doelstellingen voor het spoorvervoer scherp stelt en formuleert welke rol het spoorvervoer en de NMBS-Groep zouden moeten spelen om in Vlaanderen de bereikbaarheid, toegankelijkheid, verkeersveiligheid, verkeersleefbaarheid en de milieu- en natuurkwaliteit te verhogen.

2.9. Zorg voor duidelijkheid over de financiering

Gelet op de huidige budgettaire krapte zijn op dit moment niet voor alle voorgestelde maatregelen de financiële middelen beschikbaar om deze op korte termijn te financieren. Duidelijkheid over de financiering van de maatregelen is evenwel onontbeerlijk.

In het voorjaar van 2012 heeft de Vlaamse Regering het Vlaams Klimaatfonds opgericht. Dit fonds zal hoofdzakelijk gespijsd worden door de opbrengsten voor Vlaanderen uit de veiling van emissierechten. De Vlaamse Regering besliste dat de inkomsten onder andere aangewend kunnen worden voor de financiering van intern Vlaams klimaatbeleid. Hierdoor kan het Klimaatfonds als hefboom dienen om de reductie van de broeikasgasuitstoot via interne maatregelen te realiseren.

De MORA stelt voor om de aanwending van deze nieuwe middelen grondig te onderbouwen. Leidraad hierbij is ervoor zorgen dat de aanwending van de middelen voor maatregelen zoveel mogelijk extra reducties opleveren aan een zo laag mogelijke maatschappelijke kost. Daarnaast zullen ook het implementatietraject en de duurzaamheid afwegingscriteria moeten zijn die meegenomen worden in de beoordeling.

De Raad stelt vast dat er bijkomende reductiemaatregelen in kaart gebracht moeten worden wil het Klimaatbeleidsplan de doelstellingen realiseren. Veel van de voorgestelde maatregelen betreffen echter het versneld invoeren van reeds beslist beleid. De MORA stelt zich de vraag of hiervoor de schaarse middelen uit het Klimaatfonds moeten aangewend worden.

De MORA is van oordeel dat voor de besteding van de middelen van het fonds voorrang moet worden gegeven aan de bijkomende maatregelen. De MORA vraagt ook om eventuele bijkomende inkomsten voor het fonds in kaart te brengen.

2.10. Finaliseer op korte termijn het Mobiliteitsplan Vlaanderen

Voor de verdere uitwerking van de maatregelen voor de beheersing van het aantal voertuigkilometers over de weg wordt verwezen naar het in opmaak zijnde Mobiliteitsplan Vlaanderen. Het Mitigatieplan heeft de intentie om te sporen met het Mobiliteitsplan en vice versa. Dit is op zich een goede zaak. Maar op de concrete inhoud van het

Mobiliteitsplan is nog geen zicht en het is nog niet duidelijk wanneer het plan werkelijk zal worden gefinaliseerd. De Mobiliteitsraad is van oordeel dat hier dringend werk van moet worden gemaakt.

De MORA vindt dat het verminderen van de CO₂-reductie als strategische hoofdlijn moet opgenomen worden in het Mobiliteitsplan Vlaanderen. Ook zal het plan indicatoren moeten bevatten die moeten toelaten dat de stand van zaken continu wordt opgevolgd.