



**Bond Beter Leefmilieu maakt de tussenbalans op van het milieubeleid van de Vlaamse regering**

# Is de Vlaamse regering bang van groene economie?

Twintig jaar na de eerste duurzaamheidsconferentie in Rio de Janeiro staat onze planeet er slechter voor dan ooit. De internationale gemeenschap slaagde er de afgelopen 20 jaar niet in afdoende antwoorden te geven op uitdagingen zoals klimaatopwarming of het verlies aan biodiversiteit. Ook na afloop van de Rio +20 conferentie, die groene economie in het centrum van de besprekingen plaatste, is het risico op stilstand en immobilisme bij de internationale politieke gemeenschap zeer groot. Er staat nochtans veel op het spel.

Bond Beter Leefmilieu grijpt de Rio +20 conferentie aan om te kijken hoe duurzaam het er in Vlaanderen aan toe gaat. Wat heeft de Vlaamse regeringsploeg Peeters II de voorbije drie jaar gerealiseerd, om van Vlaanderen een ecologisch duurzame topregio te maken? Onze visie op duurzame ontwikkeling zit in onze [langetermijnstrategie](#), die we onlangs met de Vlaamse milieu- en natuurbeweging uitgezet hebben.

In het duurzaamheidsmodel dat de milieubeweging naar voor schuift vormt het ecosysteem aarde de begrenzing voor de andere activiteiten op aarde. Een ontwikkelingsmodel dat houdbaar is voor de huidige en toekomstige generaties moet de grenzen van de draagkracht van onze aarde opnieuw respecteren. Er zijn voldoende aanwijzingen dat dit hand in hand kan gaan met het verstevigen van de economie, maar diepgaande trendbreuken op gebied van energie, ruimtelijke ordening en grondstoffengebruik zijn daarvoor nodig, ook in Vlaanderen.

We kijken in deze evaluatie niet alleen naar de klassieke milieucomponenten zoals luchtkwaliteit, bodem, geluidshinder of water, natuur en biodiversiteit. Even belangrijk voor een ecologisch duurzaam Vlaanderen zijn de ontwikkelingen op het gebied van ruimtelijke ordening, energie, wetenschap en innovatie, mobiliteit en logistiek. Al deze thema's zijn bovendien zodanig verweven met elkaar dat het noodzakelijk is om naar de prestaties van de hele Vlaamse regering te kijken.

We maken een stand van zaken op aan de hand van de cijfers uit het Milieurapport, Voortgangsrapport klimaat, Pact 2020-meting,... . Voor de thema's die een cruciale bijdrage leveren aan ecologische duurzaamheid zijn de cijfers allerm minst rooskleurig. We kijken evenzeer naar het gevoerde beleid achter die cijfers en naar de keuzes en beslissingen op het terrein. Daaruit wordt duidelijk dat de regering dringend een andere oriëntatie moet nemen vooraleer ze de nodige trendbreuken zal kunnen realiseren



### **Klimaatbeleid: een 'aflatenbeleid' door gebrek aan moed en samenhang**

De aanpak van de klimaatverandering is de conditio sine qua non voor een geslaagd milieubeleid in de 21<sup>ste</sup> eeuw. De uitstoot van broeikasgassen terugdringen vormt de hefboom om tal van andere problemen zoals verlies aan biodiversiteit, luchtkwaliteit, verzuring, droogte, overstromingen, honger en armoede aan te pakken. Met een opwarming van de aarde die zelfs de 2° C grens overschrijdt, blijft een wereldwijde reductie van broeikasgassen met 95% tegen 2050 meer dan ooit het noodzakelijke streefdoel. En daarvoor zijn duidelijke trendbreuken nodig. Slaagt Vlaanderen er in om die urgente doelstelling op haar grondgebied te bereiken?

#### **Transportsector is het zorgenkind**

Het Vlaams Gewest moest in de Kyotoperiode (van 2008 tot 2012) haar uitstoot van broeikasgassen verminderen met 5,2% in vergelijking met 1990. Deze reductie moest mee gerealiseerd worden in de sectoren die niet in het Europese emissiehandelssysteem vervat zitten, met name in de transportsector, de landbouw, gebouwen en sommige energie- en industriële sectoren. Daarvoor kregen deze sectoren een maximum van 45.597 kiloton CO<sub>2</sub> eq. per jaar aan uitstootrechten toegekend.

De tussentijdse rapporteringen zijn duidelijk: Vlaanderen slaagt er niet in haar doelstelling van -5,2% te halen. Integendeel, de emissies vertonen - ondanks de economische crisis en de lage economisch groei in de afgelopen periode - een stijging ten opzichte van 1990. Vlaanderen zit daardoor met een reductiekloof van bijna 19 miljoen ton te weinig gereduceerde CO<sub>2</sub>-emissies.

**Tabel 4. Aandeel non-ETS sectoren in de uitstoot van broeikasgassen in 2008 en 2009, de gemiddelde verwachte uitstoot in 2010-2012 in een scenario met klimaatbeleid en de niet-ETS reductiekloof (kton CO<sub>2</sub>-eq)**

	2008	2009	2010	2011	2012
Industrie en energie (niet-ETS)	7.785	8.081	8.615	8.710	8.803
Gebouwen	16.541	16.622	19.441	16.400	16.260
Transport	16.545	15.579	17.070	17.233	17.396
Landbouw	7.017	7.242	7.173	7.193	7.212
Totaal niet-ETS	47.888	47.523	52.298	49.536	49.672
niet-ETS doelstelling	45.597	45.597	45.597	45.597	45.597
<b>Niet-ETS reductiekloof</b>	<b>2.291</b>	<b>1.926</b>	<b>6.701</b>	<b>3.938</b>	<b>4.075</b>

De transportsector is daarbij het absolute zorgenkind van het Vlaamse klimaatbeleid. Het Vlaams Klimaatbeleidsplan (VKP) hanteerde voor de transportsector een reductiedoelstelling naar 13.469 kton in 2012. De VKP berekende in 2006 dat ingeval geen maatregelen zouden genomen worden, de emissies in de sector transport in de Kyotoperiode zouden stijgen naar gemiddeld 17.383 kton CO<sub>2</sub>eq per jaar. En dat is ongeveer waar we nu op zijn uitgekomen. Ook in de andere sectoren kan op geen enkele manier van een trendbreuk worden gesproken. De emissies blijven ongeveer constant of stijgen doorheen de Kyotoperiode 2008-2012.

Inzake klimaatbeleid lost Vlaanderen het Europese en Belgische peloton. In tegenstelling tot Brussel, Wallonië, en de meeste andere Europese landen slaagt Vlaanderen er niet in om haar broeikasgasemissies onder controle te krijgen, laat staan om een trendbreuk te creëren. In plaats van een goed klimaatbeleid te ontwikkelen greep de Vlaamse regering gemakkelijksheidshalve naar het systeem van flexibele mechanismen, waarbij ze (zo goedkoop mogelijke) uitstootrechten aankoopt uit het buitenland om daarmee, als waren het 'aflaten', de niet-ETS reductiekloof te dichten. Dit Flexmexsysteem vertoont sowieso al veel lacunes en achterpoorten. Bovendien stellen we vast dat de aankoop niet op transparante en strategisch onderbouwde manier gebeurt en met een gebrekkige duurzaamheidsscreening. Door bijna volledig terug te vallen op dit systeem gaat Vlaanderen in tegen het cruciale principe van de complementariteit van flexibele mechanismen: eerst alle haalbare interne maatregelen uitvoeren, dan pas emissierechten in het buitenland aankopen.

### **Quick wins in plaats van trendbreuk**

De Vlaamse regeringsploeg toonde de afgelopen jaren niet aan dat ze in staat is en politiek bereid is om akkoorden te smeden die leiden tot de broodnodige trendbreuken in de belangrijkste sectoren van het klimaatbeleid. De reducties die hier en daar werden verwezenlijkt, zijn het resultaat van beslissingen op andere beleidsniveau, efficiëntieverbeteringen of *quick wins* die nooit verder zullen geraken dan marginale reducties.

De Vlaamse bewindslui lijken, behalve in een occasioneel kranteninterview een 'sense of urgency' te missen en blijven hangen in de overtuiging dat ze de meubelen kunnen redden met een korte termijn, en een eng-economische analyse, ingegeven door traditionele CO<sub>2</sub>-intensieve sectoren.

Het feit dat een robuust klimaatbeleid geïntegreerde, sectoroverschrijdende maatregelen vereist en daarvoor ook over de partijgrenzen heen moet worden samengewerkt, onder coördinatie van de minister van Leefmilieu, is een obstakel waar deze ploeg niet over heen geraakt. Bij afwezigheid van een gezamenlijk gedragen project speelt elk regeringslid dan maar soloslim.

## Sombere toekomst

Ook voor een volgende reductieperiode die momenteel voorbereid wordt en loopt van 2013 tot 2020 lijken de vooruitzichten somber. Waar het hoog tijd is om Vlaanderen op weg te zetten naar een CO<sub>2</sub>-neutrale toekomst, zien we geen enkel teken dat er een ernstig gecoördineerd proces wordt gevoerd om te komen tot maatregelen in de verschillende sectoren die de 15% reductiedoelstelling tegen 2020 kunnen waarmaken.

De sectorale *Ronde Tafels* met de maatschappelijke stakeholders die werden opgezet waren meestal ronduit teleurstellend: ze waren onvoldoende zorgvuldig voorbereid, de betrokkenheid van stakeholders en experts was beperkt, er was te weinig studiemateriaal ter beschikking dat alle effecten van mogelijke mitigatiemaatregelen belicht en de gehanteerde methodiek was ongeschikt.

Het enige lichtpunt is de oprichting van het Vlaamse *Kyotofonds*, dat de middelen verworven uit de certificatenhandel de komende jaren prioritair zal inzetten om binnenlandse maatregelen te financieren.

De Vlaamse regering is met haar klimaatbeleid de juiste richting kwijt en levert zo in feite een bijdrage aan de opwarming van de aarde.



### Luchtkwaliteit: beleid schiet schromelijk tekort

Luchtvervuiling is ongetwijfeld het belangrijkste milieugezondheidsprobleem in Vlaanderen. Volgens onderzoek van onder meer de *Wereldgezondheidsorganisatie* zorgt fijn stof voor een vermindering van de longfunctie, een toename van chronische luchtwegaandoeningen, hart- en vaatziekten, meer kankers en een kortere levensverwachting. Volgens het *Milieurapport Vlaanderen* zorgt fijn stof elk jaar voor 68.000 verloren gezonde levensjaren in Vlaanderen.

Verzurende stoffen zoals stikstofoxiden dragen bij tot de vorming van ozonpieken en zorgen daardoor voor gezondheidsproblemen. Daarnaast zijn ze verantwoordelijk voor een versnelde verwerking van historische gebouwen, een verminderde opbrengst van landbouwgewassen en de achteruitgang van bos- en heidegebieden.

De Vlaamse regering engageerde zich in 2009 expliciet, opdat Vlaanderen voor luchtkwaliteit in 2020 even goed zou scoren als Europese economische topregio's. Het aantal gezonde levensjaren dat verloren gaat als gevolg van milieuvervuiling, moet significant dalen tegen 2020.

De gemiddelde jaarconcentratie aan fijn stof (PM10) in 2020 moet met 25% gedaald zijn ten opzichte van 2007, waarbij alle Europese fijnstofnormen onverkort worden gerespecteerd. Volgens het regeerakkoord zal werk gemaakt worden van de uitvoering van de *fijnstofplannen* en zullen die plannen waar nodig aangepast worden om de Europese doelstellingen te halen.

De afgelopen 20 jaar is de luchtkwaliteit in Vlaanderen gevoelig verbeterd. Toch slagen we er nog niet in om de Europese normen te halen. De verbetering blijkt vooral toe te schrijven aan milieu-investeringen en de toepassing van *Best Beschikbare Technieken* door de industrie, als gevolg van aangescherpte Europese milieunormen. Het probleem van luchtvervuiling verschoof de afgelopen tien jaar van de industrie naar transport en huishoudens.



### **Pieken op smogdagen**

Wat *fijn stof* betreft blijft het probleem voornamelijk de piekvervuiling op smogdagen. Op dagen met weinig wind en temperatuurinversie – wanneer we in onze eigen vervuiling blijven zitten – gaan de luchtmeters zwaar in het rood. Daardoor halen we de Europese doelstelling – maximum 35 dagen met overschrijding – op verschillende plaatsen niet. Meteen ook de reden waarom België in 2011 door de Europese Commissie werd doorverwezen naar het Europees Hof. De gemiddelde jaargrenswaarde wordt wel overal gehaald.

Maar het grootste probleem in Vlaanderen blijven veruit de verzurende stoffen (NO<sub>2</sub>). Het is het gevolg van het vele wegverkeer en het te grote aandeel dieselwagens daarin. Uit meetresultaten van de VMM blijkt dat de jaargrenswaarde in 10 van de 13 steden wordt overschreden. Zoals te verwachten viel, werden de hoogste *NO<sub>2</sub>-concentraties* gemeten langs de wegen met de hoogste verkeersintensiteit. In Vlaanderen wordt het absolute plafond voor NO<sub>2</sub> uit de NEC-richtlijn overschreden, wat tevens een gevolg is van het teveel aan autoverkeer.

Bovendien hangen de concentraties aan dieselroet of *Black Carbon* samen met de niveaus aan NO<sub>2</sub>. Dieselroet is de meest schadelijke fractie van het fijn stof. Er bestaan als dusdanig nog geen normen voor, maar als de concentraties aan NO<sub>2</sub> te hoog liggen, mag men er van uitgaan dat ook de niveaus aan dieselroet ongezond hoog liggen. Kwetsbare groepen zoals jonge kinderen, bejaarden en astmapatiënten ondervinden al gezondheidsproblemen onder de drempelwaarden.

Het beleid rond fijn stof, stikstofoxiden en ozon schiet tekort. De actieplannen voor fijn stof bevatten weinig concrete maatregelen, maar vooral studiewerk, overleg en samenwerking tussen administraties. Daardoor zal het fijn stof echter niet verminderen. De concrete maatregelen die wel worden genomen, zoals trager rijden op smogdagen, zijn dan weer weinig structureel en zullen de algemene luchtkwaliteit niet verbeteren.

Het *actieplan voor NO<sub>2</sub>* is in hetzelfde bedje ziek. De maatregelen die voorgesteld worden zijn meestal niet meer dan intenties, studies of proefprojecten - ze staan vaak mijlenver van realisatie. Een voorbeeld is de invoering van lage emissiezones in stadscentra. De effecten werden bestudeerd – en zijn positief - maar er is geen wettelijk kader voor. Steden die een *low emission zone* willen invoeren, kunnen dat wettelijk niet.

### **Auto blijft heilige koe**

Het basisprobleem blijft dat de Vlaamse regering niet wil investeren in maatregelen die zorgen voor minder autoverkeer. In 2009 werden in Vlaanderen maar liefst 56,4 miljard voertuigkilometers afgelegd, een afstand die elk jaar opnieuw toeneemt. Volgens het actieplan voor NO<sub>2</sub> van de regering is het niet realistisch om uit te gaan van een daling van de groei van het aantal voertuigkilometers tegen 2015. Men wil vooral "*bewaken dat de groei niet sterker zal stijgen dan de trendmatige groei*". Er is geen politieke wil in Vlaanderen om het totale volume aan autoverkeer te beperken. Er wordt alleen een *volgend beleid* gevoerd.

Deze regering blijft vasthouden aan een beleid voor extra wegcapaciteit (bijkomende rijstroken op de Brusselse Ring, missing links, spitsstroken,...), waardoor het totaal volume aan autoverkeer blijft toenemen en de luchtkwaliteit verder achteruit gaat.

Ter illustratie: uit het *ontwerp MER* voor de uitbreiding van de Brusselse Ring blijkt dat het aanleggen van parallelle rijstroken zorgt voor ongeveer 60.000 autokilometers meer op de noordelijke Ring dan in het scenario met rekeningrijden. In de avondspits worden zelfs 80.000 autokilometers meer afgelegd. Verder blijkt uit het MER dat dit zorgt voor 16 ton fijn stof (PM<sub>10</sub>) meer, voor 12 ton ultra-fijn stof (PM<sub>2,5</sub>) meer, voor 150 ton NO<sub>2</sub> extra en voor 109.000 ton CO<sub>2</sub> meer. In een scenario met rekeningrijden en bijkomend openbaar vervoer, zal het verkeersvolume dalen en de luchtkwaliteit verbeteren.

Daarbij komt nog dat het ruimtelijke ordeningsbeleid van de Vlaamse regering een toename van luchtvervuiling veroorzaakt. Door nieuwe kantoor- en bedrijvencentra, voetbalstadions of shoppingcentra te plannen op locaties die enkel met de auto te bereiken zijn, wordt te veel bijkomend autoverkeer veroorzaakt, wat op zijn beurt voor bijkomende overschrijdingen zal zorgen. Dit probleem willen opvangen door meer wegen of rijstroken aan te leggen, trekt nog meer verkeer aan en zorgt voor nog meer luchtvervuiling. Telkens weer waarschuwen milieueffectrapporten voor deze ontwikkeling, maar systematisch worden deze door de Vlaamse regering ter zijde geschoven.

### **Aanbevelingen**

Bond Beter Leefmilieu formuleert een aantal aanbevelingen die de Vlaamse regering ter harte zou moeten nemen in de laatste twee jaar van de legislatuur.

Maak sneller werk van een *slimme kilometerheffing*, zowel voor vrachtverkeer als voor personenverkeer. Begin 2011 werd een politiek akkoord afgesloten tussen de Gewesten, met drie luiken: een kilometerheffing voor vrachtwagens, een wegeenvignet voor personenwagens en een proefproject kilometerheffing voor personenwagens in de GEN-zone. De streefdatum voor de invoering hiervan is 2013. Er moeten nog knopen doorgehakt worden over de tarieven, de technologie, de benodigde infrastructuur, de handhaving, compenserende maatregelen, enzovoort. Dit moet vervolgens vertaald worden in minstens één decreet in elk van de drie gewesten, in samenwerkingsakkoorden tussen de Gewesten en in een samenwerkingsakkoord tussen



de Gewesten en het federale niveau. Ook de financieringswet moet worden aangepast. Hier moet dringend werk van worden gemaakt, anders komen de verkiezingen van 2014 te dicht bij en dreigt uitstel tot ver in de volgende legislatuur.

Maak werk van een wettelijk kader voor *Lage Emissie Zones*. Volgens onderzoek van *Transport & Mobility Leuven* (TML), blijkt een milieuzone de grootste impact te hebben op dieselroet, de meest schadelijke fractie van het fijn stof. Die fractie zou tot 30% dalen in een milieuzone. In heel wat buitenlandse steden zijn reeds centrale zones afgebakend waar verouderde (vracht)auto's niet langer worden toegelaten.

Daarnaast moet de regering een *meer doordacht ruimtelijk beleid* voeren om de absolute groei van het autoverkeer in de hand te houden. Het omgekeerde gebeurt echter, met Uplage als bekendste en meest schrijnende voorbeeld.

Werk samen met de Brusselse regering. Brussel wil het autoverkeer met 20% verminderen, in uitvoering van het IRIS II-plan. Ondertussen wil de Vlaamse regering de Ring rond Brussel echter verbreden, waardoor extra autoverkeer wordt aangetrokken naar een stad die terecht minder verkeer wil. Daardoor zullen nieuwe *bottlenecks* ontstaan voor het verkeer dat naar Brussel gaat, wat extra luchtvervuiling in de hand zal werken.



### **Een logistieke draaischijf: te veel lasten, te weinig lusten**

Transport- en logistieke activiteiten zorgen voor een grote druk op milieu en gezondheid. Verkeer is de voornaamste bron van verzurende uitstoot, dieselroet en lawaai. Bovendien is dit de sector met de grootste toename aan CO<sub>2</sub>-uitstoot. Het goederenvervoer over de weg zorgde in 2010 voor 44 miljard tonkilometers, een stijging met 24% op 10 jaar. Het *Federaal Planbureau* verwacht nog een toename met 30 tot 50% in 2030.

Vlaanderen wil tegen 2020 excelleren in Europa als *een slimme draaischijf voor duurzame logistiek met hoge toegevoegde waarde*. Het aandeel van de logistieke sector in de totale werkgelegenheid neemt echter af. Er worden steeds minder goederen vervoerd door Vlaamse bedrijven en steeds meer door buitenlandse bedrijven, blijkt uit het jaarlijks rapport van het steunpunt goederenstromen. Het aandeel van de toegevoegde waarde van de logistieke sector in de totale toegevoegde waarde blijft de laatste jaren constant schommelen rond iets minder dan 6%. Er wordt in de regionale

economische vooruitzichten van de *Studiedienst Vlaamse Regering* niet verwacht dat dit aandeel zal toenemen. Ter vergelijking: de sector handel en diensten heeft een aandeel van ongeveer 60%, industrie zorgt voor 20% van onze toegevoegde waarde.

Op basis van de meest recente cijfers uit 2009 blijkt dat ongeveer 83% van de goederen wordt vervoerd via de weg, 7% verloopt via spoor en bijna 10% via binnenvaart. Er zit weinig evolutie in deze verhouding. De files en verliesuren op de hoofdwegen nemen toe in plaats van af. En ook de milieu-impact verslechtert. NOX, fijn stof uitstoot en klimaatimpact ten gevolge van transport nemen toe. Uit de cijfers is dus helemaal geen trend merkbaar naar een slimme, duurzame logistiek met een hoge toegevoegde waarde en tewerkstelling. Evenmin is er een verhoogd gebruik van spoor en water merkbaar, noch minder verliesuren of minder milieu-impact.

### **Westrode: slecht signaal**

Logistieke activiteiten moeten volgens het regeerakkoord prioritair tot stand komen op specifieke locaties die bij voorkeur al bi- of trimodaal ontsloten zijn, dus niet alleen via de weg, maar ook via spoor of water. Op 1 juli 2011 keurde de Vlaamse regering echter het ruimtelijk uitvoeringsplan voor '*Transport, distributie en logistieke zone Westrode*' in Meise goed. Dit bedrijventerrein zal zorgen voor heel wat extra vrachtverkeer in een regio die nu al zwaar verzadigd is en dagelijks te kampen heeft met veel congestie. De geplande zone is enkel bereikbaar via de A12 autoweg, terwijl twee kilometer verderop het Zeekanaal Schelde-Brussel loopt. Dit kanaal heeft tot in Brussel een capaciteit van 4.500 ton. Een binnenschip van deze omvang kan dezelfde lading vervoeren als 112 vrachtwagens. Dit plan gaat dus volledig in tegen het voornemen uit het regeerakkoord om enkel logistieke zones te ontwikkelen op bi- of trimodale locaties. Dit RUP werd echter (voor de tweede keer) geschorst door de Raad van State. Vlaams minister van Ruimtelijke Ordening Philippe Muyters liet in het parlement verstaan dat hij het RUP opnieuw wil goedkeuren.

### **Saeftinghedok: slecht signaal**

Het algemene uitgangspunt van de Vlaamse regering met het plan *Vlaanderen in Actie* (ViA) is om van Vlaanderen een economische topregio maken. De vraag is of we een topregio kunnen worden door verder in te blijven zetten op logistieke ontwikkelingen. Wat dit betreft staat de Vlaamse regering in het najaar 2012 voor een cruciale keuze: de regering moet dan beslissen over *het RUP voor de uitbreiding van de haven van Antwerpen*, de belangrijkste motor achter de logistieke ontwikkeling van Vlaanderen. Het Antwerps havenbedrijf wil een nieuwe containerterminal bouwen, *het Saeftinghedok*. Deze nieuwe containertrafieken zullen - met 13.000 extra vrachtwagens per dag - enorme verkeersproblemen veroorzaken op de Antwerpse Ring, op alle aangesloten snelwegen en in het hinterland. Dit zal een zware impact hebben op de al slechte luchtkwaliteit rond Antwerpen en bij uitbreiding in grote delen van Vlaanderen. Bij realisatie van het nieuwe containerdok, zal de CO<sub>2</sub>-uitstoot van het havenverkeer volgens het *MER* toenemen met meer dan 700.000 ton CO<sub>2</sub> extra per jaar.

BBL pleit er daarom voor om in de Antwerpse haven in te zetten op productieactiviteiten uit de *eco-industrie*: investeringen in milieutechnologie, recyclage van afvalstoffen tot grondstoffen, groene chemie op basis van andere grondstoffen dan petroleum, energiecentrales met lokaal geteelde biomassa.

### **Groene toegevoegde waarde**

Dergelijke activiteiten zorgen voor een hoge toegevoegde waarde, veel werkgelegenheid en een minder milieubelasting. Containertrafieken hebben in vergelijking met productieactiviteiten slechts een beperkte economische toegevoegde waarde. Uit



havenrapporten valt te leren dat de haven van Antwerpen, een gemengde productie/containerhaven, een toegevoegde waarde haalt van 49 euro per ingevoerde ton. De haven van Zeebrugge, een echte logistieke haven, haalt een toegevoegde waarde van amper 22 euro per ton. De haven van Gent, een echte industriële productiehaven, haalt een toegevoegde waarde van 141 euro per ton. Ook de werkgelegenheid ligt in de Gentse haven per ton bijna drie keer zo hoog dan in de haven van Antwerpen.

Industriële producten worden bovendien voor een veel groter deel afgevoerd via binnenvaart en spoor. Waar containertrafiek vanuit de Antwerpse haven nu voor zestig procent via de weg afgevoerd worden, is dat voor industriële activiteiten maar veertig procent. Bovendien zijn de vervoerde volumes van de industrie veel kleiner (maar met een veel hogere toegevoegde waarde). Kiezen voor *groene industriële activiteiten* in de haven, is dan ook kiezen voor een *slimme en duurzame economische groei*, met minder congestie door het achterlandverkeer. Dit vraagt echter om een ander investeringsbeleid, waarin de nadruk ligt op onderzoek en ontwikkeling, ondersteunen van industriële kringlopen, innovatie... en niet op investeringen in een nieuw containerdok en bijkomende achterlandinfrastructuur.

### **Ruimtelijk orde op zaken? Mooie woorden maar weinig daden**

Een goede ruimtelijke ordening is de ruggengraat voor een gezonde, goed functionerende samenleving. Vlaanderen is gekenmerkt door ruimteverspilling en wanorde, versnippering en verstening. Dit heeft steeds grotere maatschappelijke gevolgen: wateroverlast, files, verdroging van de bodem, luchtvervuiling, lawaaioverlast, sterke achteruitgang van de biodiversiteit en verlies aan ecosysteemfuncties.

Bovendien kleeft er aan de manier waarop we onze beschikbare ruimte organiseren onmiskenbaar een kostenplaatje van publieke middelen die gaan naar de aanleg van uitgespreide rioleringsnetwerken, nutsleidingen voor elektriciteit, telefoon en internet, de aanleg van infrastructuur, de kosten van gezondheidszorg, enzovoort.

Vlaanderen heeft *nood aan een trendbreuk* op het terrein. Een betere ruimtelijke ordening zou niet alleen kostenefficiënter zijn, het zou ons bovendien in staat stellen om onze energiesystemen efficiënter te organiseren, de gevolgen van klimaatverandering en de bevolkingstoename duurzaam op te vangen, onze steden weer leefbaar te maken en onze open ruimte weer aantrekkelijk.

### **Verlating tegengaan**

Deze inzichten zijn niet nieuw en worden breed gedragen. Ze zaten al vervat in het *Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen* (RSV) dat sinds 1997 het kader vormt voor de gewenste ruimtelijke structuur in Vlaanderen. Een belangrijk principe uit dat RSV is dat ongeordend inplanten van functies langs verbodings- en invalswegen, de zogeheten lintbebouwing, moet vermeden worden.

Nieuwe woningen moeten opgetrokken worden in bestaande woonkernen, vooral in de stedelijke gebieden (minimum 60%) en in de woonkernen van het buitengebied (maximum 40%). Nieuwe bedrijventerreinen moeten worden gebundeld in economische knooppunten en poorten. Winkelen moet volgens het RSV vooral in de stedelijke gebieden worden bevorderd. Wat de wegeninfrastructuur betreft, kiest het RSV voor een optimaler gebruik van het bestaande wegennet en een betere uitbouw van de openbaar vervoersnetwerken. Stuk voor stuk prima uitgangspunten en toch slagen onze Vlaamse politici op de verschillende bestuursniveaus er niet in om deze trendbreuk op het terrein waar te maken.

## Vijftien voetbalterreinen per dag

De afgelopen jaren werden dagelijks 7,5 ha (of 15 voetbalterreinen!) bebouwd of verhard ten koste van de open ruimte. Vlaanderen kent met 12,9% een veel hogere bodemafdichtingsgraad dan de andere Europese landen (gemiddeld 1,8%).

Als Vlaanderen aan hetzelfde tempo open ruimte blijft innemen, zal volgens een studie van de KU Leuven, in 2050 meer dan 40% van de beschikbare ruimte volgebouwd zijn. Nog altijd worden meer woningen ontwikkeld in het buitengebied dan in het stedelijk gebied en de lintbebouwing werd geen halt toegeroepen.

De stadsvlucht bij jonge gezinnen is nog altijd realiteit. Baanwinkels rijzen als paddenstoelen uit de grond en ook het streven naar bundeling van economische activiteiten op daartoe bestemde bedrijventerreinen is slechts in beperkte mate geslaagd. De trend van ontwikkeling van veel kleinere en verspreid liggende bedrijventerreinen en vrijstaande woningen werd niet doorbroken.

## Haakse vergunningspraktijk

Verschillende concrete projecten die de Vlaamse regering goedgekeurde stroken niet met de doelstellingen van het RSV, denk maar aan Uplace Vilvoorde, Stadion FC Brugge, logistiek terrein Westrode in Meise,....

We stellen vast dat de huidige vergunningenpraktijk op het terrein haaks staat op de beleidsvisie van de overheid. De regering breidde de lijst van handelingen van algemeen belang nog uit waardoor het mogelijk wordt om grootschalige infrastructuurwerken, (zelfs in ruimtelijk kwetsbare gebieden) zonder opmaak van een *RUP* (en dus zonder bijhorend openbaar onderzoek en milieuonderzoek) kunnen gerealiseerd worden.

Het blijft, ondanks alle overstromingsellende, nog steeds mogelijk om af te wijken van de watertoets en nieuwe woningen en verkavelingen in te planten in overstromingsgevoelig gebied. Er wordt geen werk gemaakt van een aangepast en effectief grondbeleid en het ontbreekt aan een actief handhavingsbeleid.

## Waar blijven de bossen?

Het ruimtelijke beleid van deze Vlaamse regering staat in het teken van economische ontwikkeling, harde functies en het steeds verder innemen van gronden. Zo werd bij de herziening van het RSV (in 2010) extra ruimte voorzien voor bedrijvigheid en infrastructuur. Verschillende buitengebiedgemeenten werden aangeduid als 'bijzondere economische knooppunten', wat het mogelijk moest maken om toch regionale bedrijventerreinen te ontwikkelen in het buitengebied terwijl er nog duizenden hectaren ongebruikt bij liggen op bestaande bedrijventerreinen. De afspraken uit het *Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen* om nieuwe bedrijventerreinen aan te leggen werden praktisch volledig gerealiseerd, het te behouden agrarisch gebied werd al voor nagenoeg driekwart (of 75%) herbevestigd. Van de belofte om 48.000 hectare bijkomende natuur en bos te creëren werd -5 jaar na de oorspronkelijke deadline- nog geen derde uitgevoerd. Van de natuurverweving, onder meer in het landbouwgebied, werd tot op heden amper 2% gerealiseerd.

Ondertussen is de Vlaamse regering gestart met de opmaak van een nieuwe langetermijnbeleidsvisie op de ruimtelijke ontwikkeling, het *Beleidsplan Ruimte Vlaanderen* (BRV), waar nu ook een nieuwe uitdaging zoals de klimaatproblematiek ingang vindt in het ruimtelijk beleid. We zie hier echter meteen een aantal contradicties optreden, onder andere met de verdere ontwikkeling van sterk *logistiekafhankelijke* productie.

## Aanbevelingen

De visie van het RSV is nog steeds bijzonder actueel en blijft wat Bond Beter Leefmilieu betreft een antwoord op de belangrijke uitdagingen van het moment, zoals de klimaatverandering, de biodiversiteitscrisis en demografische ontwikkelingen. Bovendien is het draagvlak voor de uitgangspunten van het RSV bij de Vlamingen erg groot.

Dé uitdaging voor het ruimtelijk beleid ligt in de uitvoering op het terrein en in de ontwikkeling van een daadkrachtiger instrumentarium om dat te realiseren. Een grondige analyse en evaluatie van het bestaande instrumentarium is cruciaal. We hopen dat de regering daar werk van maakt.

Een nieuwe generatie beleidsinstrumenten moet zorgen dat onze ruimtelijke ordening niet langer wordt vormgegeven door eigendomsrechten. Zo is een actief grondbeleid dat in een systeem voorziet waarbij slecht gelegen bouwgronden geruild kunnen worden met goedgelegen terreinen in de kernen een veelbelovend instrument. Er moet een consequente aanpak zijn bij het afleveren van vergunningen, bij handhaving.

Vlaanderen moet ook de fiscale bevoegdheden die het door de staatshervorming krijgt, aanwenden om sturing te geven in overeenstemming met de RSV-principes. Zo moeten leegstand en onbebouwde percelen consequenter worden belast en het wonen in de stad fiscaal aantrekkelijker worden gemaakt.

Gemeenten moeten, in tegenstelling tot vandaag, gestimuleerd worden om hun kernen te versterken en hun open ruimte te vrijwaren. Door nu alvast een bouwstop in te voeren op slecht bereikbare of overstromingsgevoelige gronden kan de overheid tonen dat het menens is met het BRV. Om haar ruimtelijke beleid haalbaar te houden, moet de overheid ook werk maken van budgetneutrale plannen.

### Natuurbeleid: een stilstand

Natuur is van essentieel belang voor een duurzame regio. Naast ontspanning en inspiratie biedt natuur ook tal van economisch waardevolle ecosysteemdiensten die onbetaalbaar zouden worden, als we ze zouden vervangen.

De economie kan niet zonder natuur voor bijvoorbeeld grondstoffen, het zuiveren van de lucht en de bodem, bufferen tegen geluid of de opvang van CO<sub>2</sub> en fijn stof. De financiële waarde van bestuiving door bijen en insecten werd in Nederland becijferd op 1 miljard euro. Zoveel zou het kosten als de mens zélf alle gewassen zou moeten bestuiven.

Tijdens de overstromingen vorig jaar bleken natuurgebieden ideale overstromingsgebieden te zijn, waardoor bijvoorbeeld de stad Leuven de voeten droog hield. Om deze ecosysteemdiensten te verzekeren is een robuust netwerk van natuurgebieden nodig. Dit doet de biologische diversiteit toenemen en zorgt ervoor dat wij en toekomstige generaties kunnen blijven genieten van de diensten die de natuur ons dagelijks biedt.

### Geblokkeerde projecten

In het *Ruimtelijke Structuurplan Vlaanderen* werd al in 1997 afgesproken dat er bijkomend 48.000 ha natuur en bos zouden worden gerealiseerd. Tot op vandaag is die belofte niet nagekomen en blijven we steken op 17.400 ha. Bijzonder zorgwekkend is dat de processen om dit te bereiken blokkeren. Een aantal lopende projecten, zoals bijvoorbeeld het SIGMA-plan, leiden nog enigszins tot resultaten, maar lopen vaak vertraging op. Veel andere projecten zitten volledig geblokkeerd. Eén van de kernproblemen is de kunstmatig hoge vergoeding die de Vlaamse regering creëerde voor gebieden die als groene ruimte worden aangeduid.

In het regeerakkoord staat dat Vlaanderen streeft naar 3.000 ha extra gebied met natuurbeheer per jaar, waarvan 1.000 ha door erkenningen van terreinen van

verenigingen. Tussen 2009 – 2011 werd minder dan de helft van de doelstelling voor de erkenning (en dus subsidiëring) van reservaten van verenigingen gehaald.. Er ligt nog meer dan 2.500 ha te wachten op erkenning door de minister, waarvan sommige projecten reeds in 2004 zijn ingediend.

Op beleidsvlak valt vooral de stilstand op. In het proces dat moet leiden tot de opstelling van de instandhoudingsdoelstellingen (een Europese verplichting waar men al twee jaar vertraging heeft opgelopen en dé prioriteit volgens het regeerakkoord), komt er maar geen antwoord op een aantal fundamentele vragen. De invulling die Vlaanderen geeft aan de Europese doelstellingen is onder de lat.

Na de goedkeuring van het soortenbesluit onder de vorige regering, zou het soortbeschermingsbeleid in een stroomversnelling komen. Bij de invulling van het soortenbeleid ligt nu de focus op de uitwerking van beheerregelingen voor (vermeende) hinderlijke soorten. Aan de ander kant van het spectrum gaat het niet vooruit. Er is geen enkel *soortbeschermingsplan* goedgekeurd in 2,5 jaar tijd. Noodkreten over bijvoorbeeld de vermindering van de hamsterpopulatie, leiden niet tot actie op het terrein. In het dossier van de poldergraslanden doet men er al meer dan een jaar over om één simpele kaart op te stellen, de Vlaamse regering heeft dit dossier laten verrotten tot een politieke symbolenstrijd.



## Vlaams energiebeleid: te weinig lange termijn

Willen we de klimaatverandering binnen de perken houden, dan moeten we de Europese CO<sub>2</sub>-uitstoot tegen 2050 met 80 tot 95% doen dalen. Dit kan enkel door energiegebruik drastisch terug te dringen en de energie die dan nog nodig is op termijn volledig uit hernieuwbare bronnen te halen. De realisatie van de Europese 2020 doelstellingen voor 20% energiebesparing en 13% hernieuwbare energie, is een eerste belangrijke stap naar deze langetermijndoelstellingen. Maar zelfs die weg lijkt voor Vlaanderen nog bijzonder lang en moeilijk.

### **1. Energiegebruik: mag het een beetje minder zijn?**

Energie-efficiëntie is in een energie-intensieve regio als Vlaanderen een bijzonder grote uitdaging. Hoewel we in alle sectoren een enorm besparingspotentieel hebben en ondanks de duidelijke doelstelling van het *Pact 2020* en het *Vlaams regeerakkoord* rond efficiënter energiegebruik, gaat het niet goed met het Vlaamse energiegebruik. Na vier jaren van dalende vraag, steeg het energiegebruik in 2010 met ruim 10 %. De extreem koude wintermaanden en de heropleving van de economie na de crisis van 2008-2009 waren de belangrijkste oorzaken. Verontrustend is ook, dat de energie-intensiteit in 2010 toenam met 8,1 %. En het ziet er niet naar uit dat die trend snel gaat keren.

### **Energiegebruik gebouwen gaat de hoogte in**

Vlaanderen heeft een historische erfenis van grote, verspreid gebouwde en slecht geïsoleerde woningen. Bovendien vertaalt het stijgend aantal huishoudens zich ook in een hoger energiegebruik. In Europees perspectief kan je stellen dat Vlaanderen hier een enorm besparingspotentieel heeft, waar voorlopig zeker niet het onderste uit de kan wordt gehaald.

Om het energiegebruik in gebouwen terug te dringen, zette de regering een aantal voorzichtige stappen in de goede richting. Het uitvoeren van het *Energierenovatieprogramma 2020*, dat streeft naar dubbel glas, een geïsoleerd dak en energiezuinige verwarming voor elke woning tegen 2020, blijft een prioriteit.

De Vlaamse regering voerde een aantal positieve maatregelen door, zoals een vereenvoudiging van de premies voor energiebesparende ingrepen en een geleidelijke verplichting voor dakisolatie voor huurwoningen.

Ook een aantal flankerende sociale maatregelen zoals het uitvoeren van collectieve dakisolatieprojecten, zijn lovenswaardig. Toch stellen we vast dat onze gebouwen nog veel te veel energie gebruiken. De koude winter zorgde ervoor dat de huishoudens in 2010 maar liefst 46% meer energie nodig hadden dan in 2007.

Er is duidelijk meer nodig dan wat nu gebeurt. Zo zou Vlaanderen naar het voorbeeld van andere landen zoals Denemarken en Duitsland werk moeten maken van een traject op lange termijn, met concrete renovatiedoelstellingen. De focus moet daarbij vooral liggen op een wijkgerichte aanpak en huurwoningen. Het blijft immers moeilijk om verhuurders te overtuigen om energiebesparende maatregelen uit te voeren, omdat niet zij maar de verhuurder de vruchten plukt dankzij een lagere energiefactuur. Innovatieve financieringsinstrumenten om ook verhuurders over de streep te trekken verdienen meer exploratie.

De verstrenging voor de energienormen voor nieuwbouw gaat momenteel veel te traag. Van Europa mogen we vanaf 2020 alleen nog maar "bijna-nul-energie" of *passief* bouwen. Helaas merken we dat het Vlaamse beleid het ritme van de markt volgt in plaats van omgekeerd. Er wordt onvoldoende langetermijnperspectief ingebouwd. Zo

slaagde de regering er nog steeds niet in om het verdere *verstrengingstraject* voor de energieprestatie-eisen van gebouwen tot 2020 uit te tekenen.

Een bijkomende vaststelling is dat de overheid vooralsnog *geen voorbeeldfunctie* opneemt. Niets houdt haar tegen om voor het bestaande patrimonium en voor nieuwe gebouwen een traject uit te zetten om te komen tot bijna nulenergie of passiefbouw. Op deze manier kan de overheid niet alleen haar eigen energiefactuur drukken maar ook mee een markt creëren voor energiezuinig bouwen.

Tot slot is het de vraag hoe Vlaanderen haar doelstellingen kan halen nu de nieuwe federale regering halsoverkop besliste om de fiscale aftrek voor energiebesparende ingrepen af te schaffen. Het is zeer twijfelachtig of de bescheiden compensatie die Vlaams minister van Energie Freya Vandenbossche (SP.A) voorzag, deze afschaf zal kunnen compenseren. Onze regering zal daarnaast nog veel meer op zoek moeten naar *innovatieve (financierings)instrumenten* voor de renovatie van onze gebouwen. Ligt hier een rol voor het *Vlaams Energiebedrijf*? De invulling van dit bedrijf, dat het paradepaardje moest worden van deze regering, blijft tot op vandaag zeer onduidelijk.

### **Energiebesparingsbeleid industrie gehuld in dikke mist**

De industrie, die verantwoordelijk is voor het leeuwendeel van de Vlaamse energieconsumptie, scoort niet goed op het vlak van energiegebruik. Uit het laatste *Vlaams Milieurapport* blijkt dat het *industriële energiegebruik* in 2010 17% hoger lag dan in 2009. Hiermee ligt het industrieel verbruik opnieuw hoger dan in 2000. Dit is voornamelijk te wijten aan een heropleving van de economie na de financieel economische crisis van 2008-2009. Het is zeer zorgwekkend dat onze industrie ook inboet op energie-efficiëntie. Dit is net de parameter die cruciaal is voor de omslag naar een lage koolstofeconomie.

Deze cijfers bevestigen dat er nood is aan een stevig energiebesparingsbeleid voor onze industrie. Het is ons tot op vandaag zeer onduidelijk hoe onze beleidsmakers de industrie willen aanzetten tot het volgen van een energiezuiniger pad. Een gebrekkige evaluatie van de aflopende *benchmarkingconvenanten* die niet publiek werd gemaakt is het enige materiaal dat daartoe enig inzicht zou kunnen verschaffen.

Met het benchmarkingconvenant engageerden de energie-intensieve bedrijven zich om tot de meest energie-efficiënte van de wereld te behoren. In ruil voor dit engagement kregen ze voordelen zoals *gratis emissierechten* en een *vrijstelling op brandstofheffingen*. Uit de evaluatie blijkt nu dat het niet duidelijk is of er dankzij het convenant extra energie bespaard werd ten opzichte van wat anders zou gebeurd zijn door de geldende energiewetgeving.

Tegenover deze twijfelachtige baten van het convenant staan echter wel grote kosten voor de staatskas. Hoe groot die kosten juist zijn, weet blijkbaar niemand. Maar ze zijn zeker niet klein. Zo krijgen bedrijven bijvoorbeeld een *accijnsvrijstelling* op het gebruik van *fossiele brandstoffen*. Een maatregel waarmee onze (federale) regering, regelrecht tegen alle aanbevelingen van internationale instanties in, energie kunstmatig goedkoper maakt.

Vlaams minister van Energie Freya Vandenbossche (SP.A) gaf toe dat het niet mogelijk is af te wegen of de maatschappelijke baten van het convenant groot genoeg zijn om te verantwoorden dat het bedrijf gunsten krijgt voor die inspanningen. Toch wordt momenteel onderhandeld over een vervolg op het convenant. Welke bedrijven mogen toetreden, welk hun engagement zal zijn en wat de tegenprestatie vanwege de overheid zal zijn... is momenteel voer voor discussie achter gesloten deuren tussen de bedrijven en



de Vlaamse overheid. Onder druk van de betrokken bedrijven, onder het mom van competitiviteit, laat de overheid geen ruimte voor debat met de maatschappelijke actoren over de intrinsieke meerwaarde van zo'n convenant. Nochtans is dit essentieel. Het energiebesparingsbeleid voor onze industrie is te cruciaal en heeft teveel impact op vele geledingen van onze maatschappij om enkel over te laten aan besprekingen *en petit comité*.



## **2. Inhaalbeweging nodig voor hernieuwbare energie**

Tegen 2020 zal België haar aandeel hernieuwbare energie (groene stroom, groene warmte en transport) moeten optrekken tot 13%. Het is nog niet duidelijk welk aandeel Vlaanderen hiervan zal moeten realiseren, maar het staat vast dat we nog een lange weg te gaan hebben. In 2010 werd slechts 3,4% van onze energiebehoefte opgewekt met hernieuwbare energie. Of het huidige beleid ons zal helpen om de noodzakelijke inhaalbeweging te maken, blijft nog maar de vraag.

Dankzij de ondersteuning met certificaten, kende de *groenestroomproductie* de voorbije jaren een stevige groei. Toch is vandaag nog maar 5,5 % van het stroomverbruik hernieuwbaar. De groenestroomproductie zal dus nog fors moeten groeien om ons te kunnen inschrijven in de Europese doelstelling.

### **Onduidelijkheid over vrijstellingen**

Bovendien is deze doelstelling in 2020 slechts een eerste stap naar een volledig hernieuwbare energievoorziening op de lange termijn. Het was dan ook uitkijken naar het nieuwe ondersteuningsmechanisme voor groene stroom, waarover de meerderheidspartijen bijzonder lang bakkeleiden. Het politieke compromis dat hieruit voortvloeide biedt helaas weinig perspectief op een ambitieus en evenwichtig mechanisme voor de uitbouw van groene stroom in Vlaanderen. De doelstelling die de Vlaamse Regering in haar nieuwe regeling naar voor schoof, zal niet genoeg zijn om ons op weg te zetten naar de Europese verplichting. Bovendien zullen heel wat industriële verbruikers, onder het mom van dreigend competitiviteitsverlies, van verhoogde vrijstellingen genieten, waardoor ze niet of minder moeten betalen voor groene stroom. Hoe het mechanisme is onderbouwd en wat de totale orde van grootte van de vrijstellingen is, blijft zeer onduidelijk. Dat de kost voor groene stroom in de toekomst meer naar de gezinnen verschuift staat buiten kijf.

### **Visie op biomassa nodig**

Het leeuwendeel van de groene stroom wordt nog steeds geleverd door biomassa. Met deze energievorm moeten we echter voorzichtig omspringen, niet alle biomassa is immers even duurzaam. Zo wordt nog heel wat biomassa verspild als bijstook in verouderde steenkoolcentrales of in elektriciteitscentrales waar de restwarmte verloren gaat. Daarnaast worden ook afvalverbrandingsovens ondersteund om biomassa te verbranden, wat allerm minst getuigt van een efficiënte inzet.

Gezien het belang van biomassa in onze stroommix, dringt een visie over een duurzame, doordachte en efficiënte inzet van biomassa zich op. De regering moet bij de verdere uitwerking van het groenestroombeleid duidelijke keuzes maken en komaf maken met grote verspillende biomassa en steenkoolcentrales en het ondersteunen van afvalverbranding met groenestroomcertificaten stopzetten. De verdere uitwerking van de nieuwe regeling voor groenestroomproductie biedt hiervoor een uitgelezen kans.

Tot slot stellen we vast dat de *groene warmte* en het gebruik van *restwarmte* de zwakke broertjes blijven in ons energiebeleid. Groene warmte staat vandaag in voor slechts 2,5 % van het warmtegebruik. Hier ligt nog een gigantisch potentieel. De subsidies voor groene warmte en restwarmte die de regering dit jaar voor het eerst zou toekennen, zijn een eerste stap. Maar subsidies zullen niet voldoende zijn. Er is nood aan een warmtebeleidsvisie. Daarbij zou onder andere een warmtekaart moeten gemaakt worden die aanbieders van groene warmte in staat stelt om vragers voor hun warmteoverschot te vinden.

### **Discussie over slimme meters**

Om het stijgend aandeel hernieuwbare energie te kunnen integreren, moet ons elektriciteitsnet omgebouwd worden naar een *slim net* waar naargelang de vraag en het aanbod van elektriciteit stroom kan opgezet en afgenomen worden. Over de rol die *slimme meters* zullen spelen in zo'n slim net, is momenteel veel discussie.

Voorstanders van deze nieuwe digitale elektriciteitsmeters claimen dat deze meters noodzakelijk zijn voor de uitbouw van een slim net en dat ze zullen helpen om elektriciteit te besparen. Europa legt de lidstaten op om tegen 2020 bij 80% van de consumenten een slimme meter te plaatsen. Indien uit een kostenbatenanalyse blijkt, dat de kost voor het plaatsen van dergelijke meters niet opweegt tegen de baat, mag een lidstaat echter beslissen om geen volledige uitrol te doen.

Een breed front van middenveldorganisaties vroeg aan Vlaams minister van Energie Freya Vandebossche (SP.A) om eerst meer onderzoek te doen naar de kosten én baten van deze slimme meters alvorens overal slimme meters te plaatsen.

Er blijven nog heel wat vragen onbeantwoord. Zal er effectief energie bespaard worden met een slimme meter? Zijn (overall) slimme meters nodig voor een slim net? Dreigen consumenten - en in het bijzonder de sociaal zwakkeren - niet op te draaien voor de kosten zonder er echt voordeel uit te halen? Zijn er geen betere alternatieven dan slimme meters voor energiebesparing? Vlaams minister Freya Vandebossche had duidelijk oor naar deze bezorgdheden en stelde dat ze eerst meer onderzoek wil doen naar de kosten en baten van slimme meters alvorens een beslissing te nemen.

### **Koken kost geld, niets doen kost nog meer**

Veel van de beleidsmaatregelen voor energie kosten geld. Niets doen zal ons op termijn echter nog veel duurder komen te staan. Toch merken we dat - onder druk van de economische crisis en het wegwijnende draagvlak voor hernieuwbare energie - heel wat maatregelen onder druk komen te staan.

De plotse afschaffing van de federale fiscale aftrek voor energiebesparende ingrepen is daar een pijnlijk voorbeeld van. De regering moet de haar resterende tijd benutten door

onder andere een grondig debat te voeren over mogelijke alternatieve financieringswijzen voor de energie uitdagingen.

Het financieren van energiebeleid via een verstandige prijszetting van de energietarieven mag daarbij geen taboe zijn. De door de federale regering aangekondigde *klimaatresponsabilisering*, met een financiële bonus indien een Gewest erin slaagt de CO<sub>2</sub>-uitstoot van haar gebouwen sterk te verlagen, kan alvast een *incentive* bieden. Andere ingrediënten voor dit debat zijn de aanwending van de inkomsten uit het emissiehandelsysteem, de mogelijkheden van progressieve tarifiering, van derderpartijfinanciering en het aantrekken van privékapitaal.

De uitdagingen in het Vlaamse energiebeleid kunnen alleen succesvol worden aangegaan als de Vlaamse overheid beschikt over een slagkrachtige en voldoende uitgebouwde energie-administratie. Momenteel staat de personeelscapaciteit totaal niet in verhouding tot de uitdagingen waar we voor staan. Binnen het 4.000 koppige korps van ambtenaren in de domeinen *Milieu, Natuur en Energie*, werken 82 mensen bij het *Vlaams Energie Agentschap* (VEA) en de *Vlaamse Regulator voor Energie* (VREG), waarvan slechts een fractie beleidsvoorbereidend werk doet.



### **Duurzaam materialenbeheer: nu bewijzen dat het menens is**

Om de klimaatcrisis het hoofd te bieden en welzijn te garanderen voor een groeiende wereldbevolking binnen de eindige draagkracht van de aarde, moet ons verbruik aan grondstoffen en hulpbronnen met 90% dalen tegen 2050. Zelfs het succesvolle Vlaamse afvalbeleid volstaat niet meer binnen deze context.

Wat we nodig hebben is een duurzaam materialenbeheer dat uitgaat van dematerialisatie en gesloten kringlopen. Dematerialisatie vereist innovatieve oplossingen om behoeften in te vullen met veel minder nood aan materialen, terwijl het sluiten van kringlopen afval vermijdt en grondstoffen spaart. In het Vlaams regeerakkoord konden we deze ambities ook lezen:

*"We verruimen het afvalbeleid tot een duurzaam materialenbeleid. [...] Ecologische innovatie en een wieg-tot-wiegeaanpak (cradle to cradle) spelen daarbij een voorname rol, maar ook product-dienstcombinaties en andere innovatieve businessmodellen leveren een belangrijke bijdrage."*

Bijna drie jaar later kunnen we vaststellen dat Vlaams minister van Leefmilieu Joke Schauvliege (CD&V) dankzij de enorme gedrevenheid binnen de OVAM-administratie er in

geslaagd is de principes van het *duurzaam materialenbeheer* ingang te doen vinden op verschillende beleidsniveaus en bij de belangrijkste stakeholders.

Zo werd het thema succesvol op de Europese agenda geplaatst in 2010, wat bijgedragen heeft tot de "*Roadmap to a Resource Efficient Europe*" die onlangs door het Europees parlement werd goedgekeurd.

### **Materialendecreet**

In Vlaanderen werd het duurzaam materialenbeheer ingeschreven in de wetgeving met de publicatie van het *Materialendecreet*. De kern van het decreet is de materialenhiërarchie, die stelt dat afvalpreventie en aangepaste consumptiepatronen de eerste prioriteit zijn. Daarna komt hergebruik, dan recyclage, verbranden met energierecuperatie en tenslotte storten.

Er kan pas afgeweken worden van deze hiërarchie als kan aangetoond worden dat dit gerechtvaardigd is vanuit een levenscyclusperspectief.

Naast het introduceren van de *principes van duurzaam materialenbeheer* op beleidsniveau, werd ook draagvlak gecreëerd bij de bedrijven, kennisinstellingen en het middenveld door de gezamenlijke uitwerking van het Vlaams Materialenprogramma als transversaal thema binnen het plan Vlaanderen In Actie (VIA). Een wetenschappelijk steunpunt werd opgericht om maatschappelijk gedreven onderzoek rond materialenbeheer te stimuleren. Met de nodige moeite werd ervoor gezorgd dat de transitiearena *Plan C* op eigen benen kan staan, en een actieplan werd opgemaakt met 45 concrete acties in samenspraak met een ruime groep stakeholders.

De *materiaalhiërarchie* mag dan wel het centraal en bindend principe zijn binnen het duurzaam materialenbeleid, veel valt daar nog niet van te merken in het huidige uitvoerend en flankerend beleid. Het bestaande afvalbeleid werkt immers vooral in op de onderste treden van de hiërarchie: storten, verbranden en recycleren. Het besef dat we afval zoveel mogelijk moeten recycleren in plaats van het te storten, is in Vlaanderen dan ook al jaren verworven.

Het sluiten van kringlopen heeft immers belangrijke economische voordelen voor de bedrijven, die met steeds duurder wordende grondstoffen geconfronteerd worden. Evolueren naar een economie waarin ook effectief minder materialen gebruikt worden kan vooralsnog op minder animo rekenen, aangezien er in niet veel geld te verdienen valt met het minder verkopen van producten. Ook de consument moet zijn weg nog vinden naar alternatieve businessmodellen die diensten verkopen in plaats van producten. *Autodelen* is voorlopig de enige (bescheiden) uitzondering op dat vlak, maar de interesse in dit soort van nieuwe vormen van consumptie toont wel aan dat er potentieel bestaat voor andere productgroepen.

### **Logica van de wortel**

Om de materiaalhiërarchie in de praktijk te realiseren moet men de '*logica van de wortel*' hanteren voor het stimuleren en ondersteunen van praktijken die gericht zijn op de hoogste treden van de materialenhiërarchie (dematerialisatie en hergebruik, recyclage) waarvoor de markt nog niet rijp is. Tegelijk moet men de stok van doortastende wetgeving en regulering gebruiken voor de onderste treden (storten en verbranden), en voor recyclagepraktijken die uit economische overwegingen evident geworden zijn.

Een aantal beleidsbeslissingen uit het recente verleden geven aan dat een doortastend en sturend beleid nog veraf is. Zo werden de beleidsdoelstellingen voor huishoudelijk en bedrijfsafval in het nieuwe milieubeleidsplan in 2010 niet scherper gesteld. Ook ontbreken specifieke doelstellingen voor preventie en hergebruik.

Verder staat de overbodige uitbreiding van de afvalverbrandingscapaciteit door de vergunning voor een grotere afvaloven in Limburg in schril contrast met de ambitie om de restafvalproductie te verminderen. Ook het feit dat afvalverbranding financiële steun blijft krijgen via de groenestroomcertificaten, terwijl activiteiten die hoger in de hiërarchie staan op geen enkele steun kunnen rekenen, is in tegenstrijd met de beleidsvisie uit het Materialendecreet.

### **Duidelijk kader en uitvoerend beleid nodig**

Om te vermijden dat het zorgvuldig opgebouwde draagvlak voor het duurzaam beheer van materialen holle retoriek wordt, is er nood aan consequent uitvoerend beleid. Het Vlaams Materialenprogramma is een waardevolle aanzet, maar daar mag het niet bij blijven. Realistische maar duidelijke doelstellingen voor de daling van het materiaalverbruik en de restafvalproductie, en voor de toename van hergebruik en recyclage zijn een eerste stap. Zolang geen duidelijk kader wordt uitgezet, is het ook niet mogelijk om de ambities van het Vlaams Materialenprogramma te toetsen aan de resultaten.

Daarnaast is er zoals gezegd nood aan een uitvoerend beleid dat de bovenste treden van de hiërarchie stimuleert, en de onderste treden reguleert. Via de milieubeheersovereenkomsten en de uitgebreide producentenverantwoordelijkheid (UPV) moeten de vernieuwde doelstellingen afdwingbaar gemaakt worden, ook wat betreft afvalpreventie en hergebruik.

Ook moet het UPV instrument veel sterker *ecodesign* en *hoogwaardige recyclage* stimuleren, en niet enkel het recupereren van afvalstoffen. De bepaling in het materialendecreet dat pas kan afgeweken worden van de materialenhiërarchie als de meerwaarde vanuit levenscyclusperspectief kan aangetoond worden, zou alvast toegepast moeten worden voor verpakkingsafval bij de herziening van de erkenning van *Fostplus* in 2013.

De *OVAM SIS Toolkit* is een waardevolle tool om bedrijven op weg te zetten naar een duurzame bedrijfsvoering, door *ecodesign* principes uit te breiden naar de functievervulling van een product. Bovendien wordt ook aangezet om de sociale dimensie van duurzaam materialenbeheer te betrekken in het proces. Het gebruik van deze tool opnemen als voorwaarde binnen het economisch instrumentarium zou dan ook een hele stap vooruit kunnen zijn.

Het huidige beleid op vlak van eindverwerking van afval (verbranden en storten) is dringend aan herziening toe. Het plannen van de nodige capaciteit en optimaliseren van de energierecuperatie moeten zo gereguleerd worden dat de verbrandingscapaciteit gradueel kan afgebouwd worden in functie van een dalend aanbod restafval. Dit vereist ook afstemming met het energiebeleid.

### **Minister als ambassadeur**

Duurzaam materialenbeleid is veel ruimer dan het afvalbeleid dat onder de verantwoordelijkheid van de minister van Leefmilieu en haar administratie valt. Op het vlak van *productnormering* is er afstemming nodig met het federale niveau.

Het economisch ondersteuningsbeleid (zoals het Nieuw Industrieel Beleid) moet geheroriënteerd worden zodat ook daar de prioriteiten van de materialenhiërarchie als afdwingbaar principe gelden bij het toekennen van investeringssteun. Dat zal innovatie op vlak van dematerialisatie, hergebruik, product-dienstcombinaties en nieuwe materiaalzuinige businessmodellen een stimulans geven. De lopende herziening van de ecologie-premie voor investeringen in een meer milieuvriendelijke bedrijfsvoering schiet op dit vlak jammer genoeg ernstig te kort.

Waar het momenteel nog aan schort, is de integratie van duurzaam materialenbeheer in het economische beleid. De opdracht voor Vlaams minister van Leefmilieu Joke Schauvliege (CD&V) is dan ook duidelijk. Om het duurzaam materialenbeheer van de theorie naar de praktijk te brengen, moet de minister verder gaan dan het thema op de agenda zetten. Ze moet haar beleid uitdragen binnen de regering, en als ambassadeur van het Vlaams Materialenprogramma optreden. Dit programma is tot stand gekomen met een ruime groep stakeholders, en kan dus op het nodige draagvlak rekenen. Maar voor de uitvoering ervan zijn middelen nodig, en de medewerking van andere beleidsdomeinen die soms andere belangen te verdedigen hebben.

Consensus vinden waar het kan, en de milieudimensie van het materialenbeleid verdedigen waar het moet, is een belangrijke opdracht voor de minister voor de rest van de legislatuur. Als minister Schauvliege er de komende jaren in slaagt om duurzaam materialenbeheer stevig te verankeren in het Vlaamse beleid, zal men de verruiming van het afvalbeleid zoals aangekondigd in het regeerakkoord terecht een succes kunnen noemen.

### **Bodemsanering en brownfieldontwikkeling**

Heel wat gronden in Vlaanderen zijn vervuild en moeten gesaneerd worden. Het gaat, volgens oudere schattingen, om minimaal 40.000 hectare grond aan voormalige industriegronden, oude stortplaatsen of terreinen met lekkende stookolietanks. Zolang die niet gesaneerd worden kan die ruimte niet hergebruikt worden en neemt de druk om open ruimte aan te snijden verder toe. Bodemvervuiling bedreigt ook vaak het grondwater en vormt in een aantal gevallen een risico voor de gezondheid van omwonenden.

Volgens het regeerakkoord zal de regering tijdens deze legislatuur belangrijke inspanningen leveren op het vlak van bodemsanering en herwaardering van vervuilde bedrijfsterreinen. Vervuilde terreinen met historische bodemvervuiling en gronden van publieke instellingen zoals scholen of ziekenhuizen zullen versneld gesaneerd worden door middel van ambtshalve sanering, cofinanciering en/of samenwerkingsakkoorden tussen OVAM en andere overheden. Daarnaast wil de regering inzetten op brownfieldontwikkeling om vervuilde kankers in de steden en in het buitengebied aan te pakken.

### **Saneringen: nog lange weg te gaan**

In de periode 1997 - 2009 werden 1407 projecten van bodemsanering afgerond. Het totaal aantal saneringsprojecten in Vlaanderen wordt geraamd op 11.750. Op meer dan tien jaar tijd is dus slechts 12% van het geschatte aantal saneringsprojecten afgerond. Er blijft met ander woorden nog een lange weg te gaan: aan het huidige tempo zal het nog 88 jaar duren om alle saneringen af te ronden. Dan zijn we in het jaar 3000 ! Door de economische crisis is het aantal ingediende saneringsprojecten de laatste jaren bovendien aan het afnemen.

De langetermijndoelstelling van het *Milieubeleidsplan* stelt dat alle historische bodemverontreinigingen, die een ernstige bedreiging vormen, voor 2036 worden gesaneerd. Het grootste knelpunt hierbij is een gebrek aan financiële middelen vanuit overheid en privé.

Voor de uitvoering van ambtshalve bodemsaneringen beschikt de OVAM over middelen uit het MINA-Fonds. Voor bodemonderzoeken is een budget beschikbaar van maar 1,19 miljoen euro, voor investeringen slechts 21,3 miljoen euro (begroting 2011).

Aan het huidige tempo en met het nu voorzien budget is het onmogelijk om de lange termijn doelstelling te halen. In het bodemdecreet werden daarom een aantal



mechanismen voorzien om de financiële kosten van bodemsanering te verdelen tussen de overheid en de privé sector. Zo voorziet het decreet een cofinancieringsmogelijkheid en een zgn. draagkrachtregeling. Deze instrumenten zijn echter niet uitvoerbaar door het *uitblijven van de noodzakelijke uitvoeringsbesluiten* en het *gebrek aan budgettaire middelen*.

### **Geen stookolietankfonds**

Een ander mogelijkheid die in het decreet voorzien is, is het oprichten van sectorale fondsen, zodat alle bedrijven uit één sector mee betalen voor sanering en de kosten voor sanering gesolidariseerd worden. Zo werd in de vorige legislatuur het *BOFAS-fonds* opgericht voor de financiering van bodemsaneringen bij tankstations. Dit fonds wordt gespijsd met een bijdrage van de producenten en met een taks op verkochte brandstof.

Om het probleem van lekkende stookolietanks bij particulieren aan te pakken, wordt al jaren gesproken over een *stookolietankfonds*. Dat zou gespijsd worden met een bijdrage van de sector en cofinanciering door de overheid. Het Vlaams regeerakkoord stelt dat als er voor 2010 geen federaal stookolietankfonds is opgericht, er een Vlaams stookolietankfonds komt. Het Belgisch stookolietankfonds is er niet gekomen in 2010, maar ook het in de plaats beloofde Vlaams stookolietankfonds blijft uit.

Zoeken naar alternatieve financieringsmogelijkheden lijkt echter de enige mogelijkheid om het trage tempo van bodemsaneringen te kunnen versnellen. Daarom moet de regering verder werken aan bijkomende sectorale fondsen, de draagkrachtregeling en de cofinancieringsmogelijkheid. Extra inkomsten hiervoor kan de regering onder meer vinden bij een belasting op niet gebruikte bedrijfsgronden.

### **Eenzijdige visie op brownfields**

Een andere optie zijn brownfieldconvenanten, waarbij de overheid een contract afsluit met een privépartner om de bodem te saneren en vervolgens een stedenbouwkundig project te realiseren. Sinds de inwerkingtreding van het brownfielddecreet in 2007 werden 36 convenanten ondertekend met private partners voor brownfieldprojecten. Brownfieldconvenanten bieden echter ook maar een klein deel van de oplossing.

Deze convenanten blijken in de praktijk vooral ingezet te worden voor echt rendabele vastgoedprojecten (woningen, winkelcentra,..) en minder voor bijvoorbeeld bedrijventerreinen. Zo dreigt sanering volledig afhankelijk te worden van de rendabiliteit van vastgoedprojecten en niet van de prioriteit tot sanering.

Uplace in Machelen is hiervan het meest bedenkelijke voorbeeld. Het zou een spijtige zaak zijn indien een waardevol instrument zoals brownfieldconvenanten hierdoor in een slecht daglicht komt te staan.

Verder blijkt dat enkel die brownfields worden aangepakt waar de bodemvervuiling niet al té ernstig is. Een aantal brownfields is zo zwaar verontreinigd, dat hun ontwikkeling geblokkeerd wordt door de verwachte saneringskost. Brownfields bieden dus enkel een oplossing voor de minder zwaar vervuilde terreinen, die goed gelegen zijn voor vastgoedontwikkeling. Brownfieldprojecten zijn daarom vooral zinvol voor stadsherwaarderingsprojecten.

## **Geluidsoverlast blijft een last**

Geluidsoverlast is een sterk onderschat milieu- en gezondheidsprobleem. Ongeveer één Vlaming op drie krijgt af te rekenen met te veel omgevingslawaai. Geluidsoverlast zorgt voor gezondheidsproblemen, zoals te hoge bloeddruk, meer stress of hart- en

vaatziekten. Volgens *MIRA-T 2007* gaan in Vlaanderen jaarlijks 19.000 gezonde levensjaren verloren door geluidsoverlast. In vergelijking met andere landen is er in Vlaanderen amper beleid inzake geluidsschermen, geluidsarme wegbedekking of snelheidsverlaging in functie van minder lawaai.

De belangrijkste bron van geluidshinder is het wegverkeer. Het aantal potentieel ernstig gehinderden wordt geschat op ongeveer 18% van de Vlamingen. De voorbije 10 jaar is dit aantal onveranderlijk gebleven. Vooral in de stedelijke gebieden en in de 'Vlaamse ruit' (het stuk tussen Antwerpen, Leuven, Brussel en Gent) is de hinder groot. Het Milieurapport 2011 geeft aan dat de doelstelling nog lang niet gehaald is. De milieuverkenning *MIRA-S* geeft aan dat de druk op het geluidsklimaat door verkeer en vervoer in de komende decennia nog sterk zal toenemen. Door de verwachte groei in het wegverkeer blijven de blootstelling van de bevolking aan geluid van wegverkeer en de daaruit volgende potentiële ernstige geluidshinder tussen 2006 en 2030 continu toenemen.

### **Geluidsplannen: lege doos**

De Vlaamse regering nam zich voor om het aantal ernstig gehinderden door geluid te verminderen van 18% vandaag tot 10% van de bevolking in 2020. In 2010 keurde de Vlaamse regering geluidsactieplannen goed, zowel voor wegverkeer, spoorverkeer als voor de luchthaven Brussel nationaal. Deze actieplannen waren eigenlijk een verplichting uit de *Europese richtlijn Omgevingslawaai* die de Vlaamse regering twee jaar te laat en pas na herhaald aandringen van de Europese Commissie nakwam.

Deze geluidsactieplannen zijn nog steeds een lege doos. Ze zijn in essentie niet meer dan een beschrijving van het al bestaande beleid, terwijl het juist de bedoeling van de Europese richtlijn is om bijkomende maatregelen te nemen in gebieden waar de geluidsoverlast te hoog ligt.

In de actieplannen werden zelfs geen referentiewaarden voor omgevingslawaai van wegverkeer opgenomen, zodat er geen toetsingskader is. Op basis van de resultaten van een kosten-batenstudie zouden de actieplannen in 2011 met bijkomende maatregelen worden uitgebreid. We stellen vast dat de studie al in juni 2010 werd opgeleverd, maar de actieplannen nog steeds niet zijn aangevuld.

### **Geen beslissing over wegverkeergeluid**

Het belangrijkste knelpunt om op grote schaal bijkomende maatregelen door te voeren, is de financiering. Het plaatsen van geluidsschermen of het aanleggen van een stiller wegdek kost veel geld, waarvoor geen budget beschikbaar is. In navolging van het principe de vervuiler betaalt werd in het *actieplan 'wegverkeergeluid'* voorzien dat onderzocht zou worden of de opbrengsten van een kilometerheffing voor het vrachtvervoer kan ingezet worden om maatregelen tegen geluidshinder te financieren. Deze studie werd afgerond, maar tot verdere beslissingen kwam het niet.

Het ziet er naar uit dat de kilometerheffing er niet zal komen tijdens deze legislatuur, hoewel hierover begin 2011 een politiek akkoord werd afgesloten tussen de gewesten. Van de kilometerheffing moeten alvast geen extra inkomsten verwacht worden om geluidshinder te beperken.

Een andere maatregel uit het *actieplan 'wegverkeergeluid'* is vermijden dat bewoning verder uitbreidt op te sterk belaste locaties. Een typisch voorbeeld hiervan is het ontwikkelen van nieuwe woongebieden in de onmiddellijke nabijheid van hoofdwegen. Volgens het *Milieurapport Vlaanderen* wonen momenteel 300.000 personen binnen een afstand van 200 meter van het hoofdwegenet. Het Milieurapport beklemtoont dat absoluut moet worden vermeden dat de bewoning op dergelijke plaatsen verder

uitbreidt. Toch keurde deze regering plannen goed voor de inplanting van nieuwe woonzones naast autostrades, meerbepaald in het RUP voor het stedelijk gebied Brugge.

Zolang de regering daarnaast ook niet bereid is om een beleid te voeren dat het totale volume aan autoverkeer inperkt, onder meer met een kilometerheffing, blijft het helemaal dweilen met de kraan open. Door de groei van het autoverkeer zal immers ook de geluidsoverlast blijven toenemen.

### **Snellere en betere procedures voor grote projecten**

De Vlaamse regering wil de aanleg van infrastructuurwerken en investeringsprojecten sneller laten verlopen, het maatschappelijk draagvlak ervoor vergroten en onnodige gerechtelijke procedures voorkomen. Ook voor Bond Beter Leefmilieu is dit een belangrijke doelstelling. Vanuit de milieubeweging vragen we al lang betere inspraakmogelijkheden, zodat de nutnoodzaakdiscussie bij infrastructuuringrepen grondig wordt gevoerd. Nu gebeurt het nog te veel dat de regering zich verstopt achter 'beslist beleid', om zo het maatschappelijk debat uit de weg te gaan. Ook de milieusector zelf heeft belang bij vlottere procedures, bijvoorbeeld omdat de inplanting van windmolens zeer stroef verloopt.

Kort na haar aantreden richtte de Vlaamse regering een *expertencommissie* op om voorstellen voor snellere en betere procedures uit te werken: *de Commissie Berx*. Het Vlaams parlement deed hetzelfde met de *Commissie Sauwens*.

Beide commissies kwamen in hun rapport tot gelijkaardige conclusies: in de conceptfase van een project moet meer openbaarheid en participatie worden voorzien. Door in de vroege fase van de besluitvorming meer aandacht te besteden aan het onderzoek van alternatieven en hierover een open debat mogelijk te maken, kan een ruimer draagvlak ontstaan voor de gekozen oplossing. Zo kan de uitvoering van het project vlotter verlopen, omdat in die fase geen fundamentele discussies meer moeten worden gevoerd. Of zoals de Commissie Berx adviseert: "*Een resolute keuze voor een breed voortraject en brede verkenningsfase met een vergelijking van alternatieven, effectbeoordeling, participatie en ruimtelijk ontwerp.*"

Verder werd duidelijk uit beide rapporten dat de vertragingen van grote projecten zeer divers en complex zijn. En de oplossingen dus ook. Dit valt niet recht te zetten door snel enkele termijnen aan te passen of een decreet te herzien. Er is ook behoefte aan een andere bestuurscultuur, een betere budgettaire planning van grote projecten, meer aandacht voor de inbedding van een project in zijn omgeving, meer samenwerking tussen administraties en beter projectmanagement.

#### **Werk maken van routeplanner**

Om de bevindingen van beide commissies om te zetten, startte de Vlaamse regering met de uitwerking van de zogeheten 'routeplanner'. Die routeplanner voorziet in een drietrapsraket, waarbij in de eerste trap van de procedure werk wordt gemaakt van een transparante voorfase met ruime inspraakmogelijkheden. De tweede trap is de onderzoeksfase, waarbij alternatieven onderling vergeleken worden, onder meer op hun milieueffecten. De derde trap is de eigenlijke uitvoering, die sneller moet kunnen verlopen door de ruimere inspraakmogelijkheden in de voorgaande fases.

Bond Beter Leefmilieu hoopt dat de Vlaamse regering nu snel werk maakt van de doorwerking van deze voorstellen. Een decreetvoorstel is aangekondigd voor het najaar en kan alvast op het constructieve advies van BBL rekenen.

Ondertussen werd door de Vlaamse regering echter ook een decreetaanpassing goedgekeurd, die juist dreigt neer te komen op minder inspraakmogelijkheden voorafgaand aan infrastructuuringrepen. De Vlaamse regering besliste namelijk om de lijst van werken van algemeen belang uit te breiden. Over werken van algemeen belang kan beslist worden met een simpele bouwvergunning, zonder voorafgaande planning. Terwijl dit in het verleden enkel mogelijk was voor kleine werken, zoals de aanleg van fietspaden, kan deze procedure nu ook toegepast worden voor het wijzigen en uitbreiden van wegen, spoorwegen en waterwegen.

Het lijkt erop dat de Vlaamse regering alsnog een *achterpoort* zoekt om de mooie principes rond vroegtijdige inspraak en geïntegreerde beoordeling, opnieuw uit te hollen. Maar als het invoeren van soepelere vergunningsprocedures niet samen spoort met fundamentele oplossingen die voorzien in vroegtijdige inspraak, komen soepelere procedures enkel neer op minder inspraak vooraf en meer protest achteraf. En zullen de procedures opnieuw strop lopen.

### **Innovatiebeleid: goede uitgangspunten geformuleerd**

Het uitgangspunt van het Vlaams innovatiebeleid is dat overheidsmiddelen voor innovatie moeten bijdragen tot het aanpakken van de grote maatschappelijke en economische uitdagingen waarmee onze samenleving en onze economie worden geconfronteerd. Daartoe definieerde de Vlaamse regering een reeks strategische focusdomeinen voor innovatiebeleid: duurzame transformatie van economische activiteiten, eco-innovatie, groene energie, duurzame mobiliteit en logistiek, sociale innovatie en creatief ondernemerschap voor nieuwe oplossingen. De keuze voor deze 'challenge driven innovation', moet inventieve, multidisciplinaire en systemische oplossingen mogelijk maken. We kunnen deze uitgangspunten alleen maar toejuichen.

Tegelijk geven de cijfers en beleidspraktijk reden tot bezorgdheid. De recente Pact 2020 meting geeft aan dat er stagnatie is voor de omzet van nieuwe of verbeterde producten of diensten, en voor het aandeel innoverende bedrijven. Tegelijk zouden we op het terrein willen zien dat innovatie-inspanningen die passen binnen deze uitgangspunten effectief als tegenprestatie worden verankerd, bijvoorbeeld bij de toekenning van ecologiepremies aan bedrijven.

**Onze conclusie:****Het milieubeleid heeft meer dan ooit nood aan oriëntatie en trendbreuken wil Vlaanderen in 2020 bij de Europese top behoren**

De Vlaamse regering zette de voorbije drie jaar een aantal stappen in de goede richting, denk aan de premies voor energiebesparing, de decretale verankering van duurzaam materialenbeleid, de oprichting van het Vlaamse Kyotofonds, een eerste aanzet tot transformatie van de industrie, de routeplanner voor een optimaler vergunningstraject en een innovatiebeleid gericht op maatschappelijke uitdagingen.

Wij stellen echter vast dat de regering op een aantal punten dringend een andere oriëntatie moet nemen vooraleer ze de nodige trendbreuken zal kunnen realiseren.

Een belangrijk uitgangspunt van deze regering zit fout: *vergroening en groei gaan voor deze regering blijkbaar niet noodzakelijk samen*. Dat leiden we af uit haar daden op het terrein, waarbij harde economische functies steeds weer voorrang krijgen op milieukwesties. Denk maar aan de milieuvergunning voor *Uplace*, de vrijstellingen voor CO2 intensieve bedrijven bij groenestroom certificaten en de benchmarkconvenanten, de oversubsidiëring met ecologiepremies, de keuze voor Vlaanderen als logistieke draaischijf... . Men laat na om voluit te investeren in sectoren waar vergroening en groei samen kunnen gaan. Ze zijn nochtans cruciaal voor duurzame ontwikkeling. In Vlaanderen staan milieuvervuilende en CO2 intensieve activiteiten blijkbaar nog steeds symbool voor de economie van de toekomst en vrij ondernemerschap.

Rond vergroening zien we vooral *lippendienst*: 'kernversterking' en 'leefbare kernen' uit het RSV, de doelstellingen rond open ruimte, natuur en bossen, een 'groen en dynamisch stedengewest', een 'winkelbeleid' in de stadkern, 'slimme logistiek met toegevoegde waarde', 'transitiedenken', de 'Vlaamse strategie voor duurzame ontwikkeling'.... Op het terrein schort het aan een consequente implementatie van die principes.

Deze ploeg heeft *geen samenhangende, gedragen beleidsvisie* voor een duurzaam Vlaanderen. Nochtans is dit een 'conditio sin qua non' voor duurzame ontwikkeling. In deze ploeg heeft elke excellentie zijn speeltuin gekregen, die bij sommigen al beter onderhouden wordt dan bij anderen. De interne staatshervorming, het innovatiebeleid, het nieuw industrieel beleid,... werden netjes verdeeld onder de excellenties. We missen trouwens meer dan ooit de rol van een milieuminister als de aanjager van milieu bekommernissen in de andere domeinen, bvb. op gebied van klimaat, ondersteuning aan bedrijven,...

Door een gebrek aan samenhang komen we bijzonder *veel contradicties* tegen in het beleid. De regering gaat regelmatig in tegen haar eigen plannen en maakt soms contradictoire beleidskeuzes die niet tegelijkertijd gerealiseerd kunnen worden. Voorbeelden zijn de ondersteuning voor verbranding van afval en tegelijk streven naar meer recycling, 30% CO2 reductie willen verwezenlijken en tegelijk een megashoppingcenter toelaten, kernversterkend willen werken en tegelijk open ruimte volbouwen, onze wegen slibben dicht maar de regering blijft kiezen voor Vlaanderen als logistieke draaischijf.

Deze regering toont *geen 'sense of urgency'*. Het lijkt wel alsof ze zich wat de milieuproblematiek betreft op een andere planeet bevindt. De NOx-uitstoot piekt in de Brusselse regio, maar de regering gaat rustig door met het vergunnen van een megawinkelcentrum aan de rand van Brussel. Klimaatopwarming neemt alarmerende proporties aan, maar de minister verpinkt niet en denkt dit te kunnen oplossen met de aankoop van hete lucht in het buitenland. Vlaams minister van Leefmilieu Joke

Schauvliege (CD&V) beslist terecht tot een 30% CO<sub>2</sub>-reductie, maar het wordt onder de mat geschoven, alsof men beschaamd is voor deze doelstelling. Onze wegen slibben dicht, maar de regering blijft kiezen voor Vlaanderen als een logistieke draaischijf. Niemand in deze Vlaamse regering neemt de verantwoordelijkheid over de steeds urgentere milieuproblemen. Niemand trekt de kaart van *kwantitatieve groene groei*.

Als deze Vlaamse regering niet dringend een andere oriëntatie vindt, schuift ze de hete aardappel gewoon door en zet ze haar opvolgers op moeilijk wendbaar schip richting onduurzame Europese Topregio.

---