

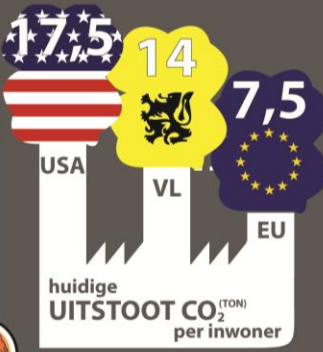
11

maatregelen
voor een
trendbreuk
in het
Vlaamse
klimaatbeleid

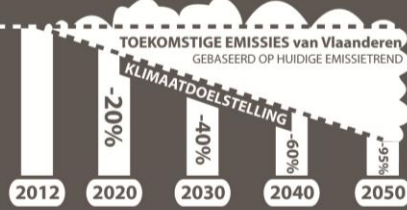
11

VOOR EEN TRENDBREUK IN HET KLIMAATBELEID

+2°C



HUIDIGE SITUATIE



TOEKOMST SCENARIO'S



1



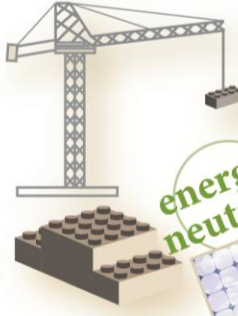
efficiënte verwarming



isolerende beglazing

huurwoningen

2



energie neutraal

nieuwbouw

3



daling uitstoot

totaalrenovatie

WONEN

4



kilometer heffing

vrachtwagens

5



kilometer heffing

personenwagens

6



ambitieuus beleid

fietsen

MOBILITEIT

7



methaan reductie

veeteelt

8



donderdag veggiedag

LANDBOUW

9



energie besparing

10



inzet restwarmte

11



lektdichte koelsystemen

F_{gas}

INDUSTRIE

Inleiding

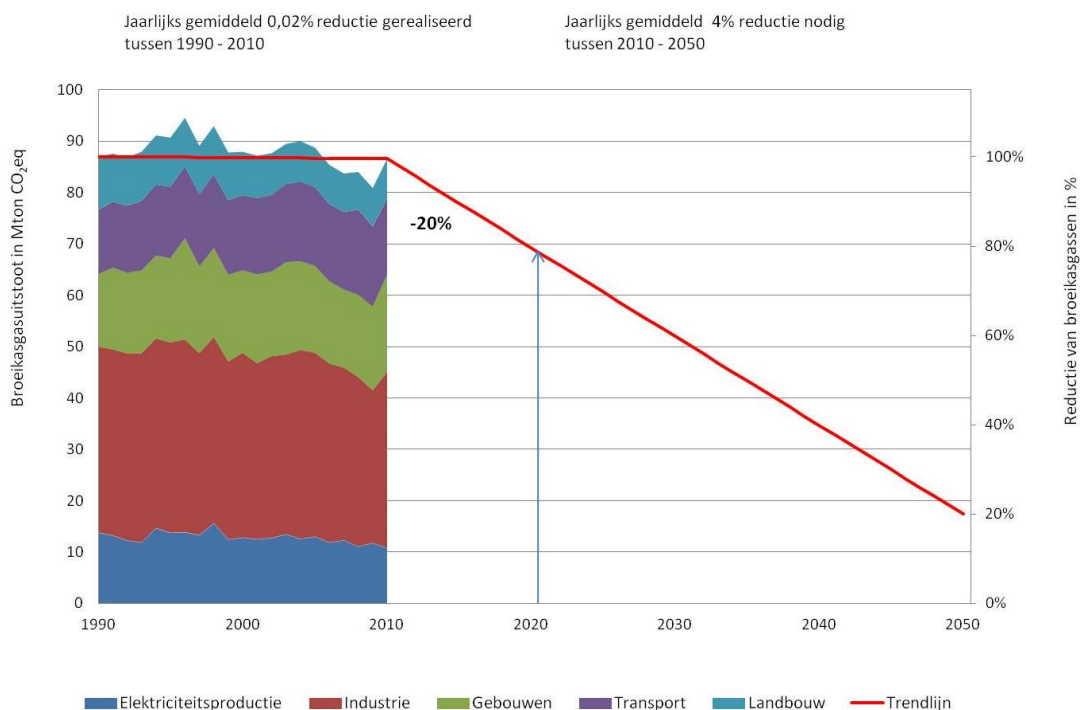
Een decennium Vlaams klimaatbeleid en twee klimaatbeleidsplannen hebben nog niet geleid tot dalende uitstoot van broeikasgassen in Vlaanderen. Tussen 1990 en 2010 bleven de emissies zo goed als constant. Hoewel 90% van de maatregelen uit het klimaatplan 2006-2012 luidens Vlaams minister van Leefmilieu Joke Schauvliege (CD&V) 'volgens planning' verlopen, buigen ze de emissies niet af richting een klimaatvriendelijk pad.

Tussen nu en 2050 moeten de emissies gemiddeld met 4% per jaar dalen, wil Vlaanderen in lijn blijven met de doelstelling voor de industrielanden van -80 tot -95% tegen 2050 in vergelijking met 1990. Alleen zo, en met een toereikende inspanning van de opkomende landen, kan klimaatverandering met meer dan 2 graden vermeden worden. Met een uitstoot van 14 ton CO₂eq. per inwoner in 2010 zit het Vlaams gewest

momenteel dichter bij het Amerikaanse gemiddelde van 17,3 ton dan het Europese van 7,5 ton per capita. Voor 2050 moet de uitstoot onder de 2 ton per capita liggen. Vlaanderen bengelt achteraan het klimaatpeloton, maar heeft nog ruim mogelijkheden om de vervuiling terug te brengen zonder aan welvaart in te boeten.

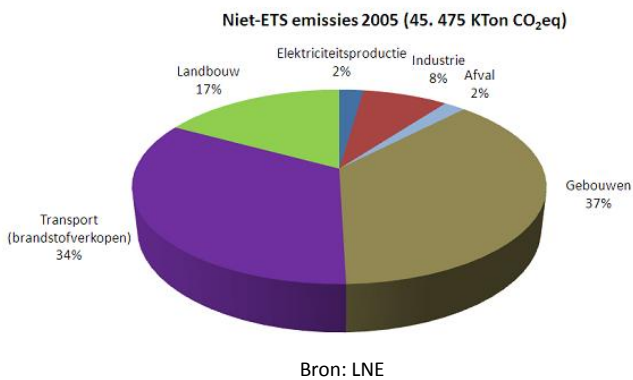
Tijdens de Europese Raad van maart 2007 engageerden de lidstaten zich om de broeikasgasemissies van de Europese Unie met tenminste 20% te verminderen in 2020 ten opzichte van 1990. Onder bepaalde voorwaarden zou de doelstelling opgetrokken worden naar -30%. Om deze reductiedoelstelling te behalen hebben de Europese Raad en het Europees parlement in 2008 een aantal richtlijnen aangenomen die zijn samengebracht in het zogenaamde klimaat- en energiepakket. De emissies van

Lange termijn klimaatdoelstelling in Vlaanderen



Bron: LNE

de industrie en elektriciteitsproductie vallen grotendeels onder de Europees georganiseerde emissiehandel (ETS). Die installaties moeten tegen 2020 de broeikasgasemissies met 21% terugbrengen en worden verder in deze tekst niet behandeld.



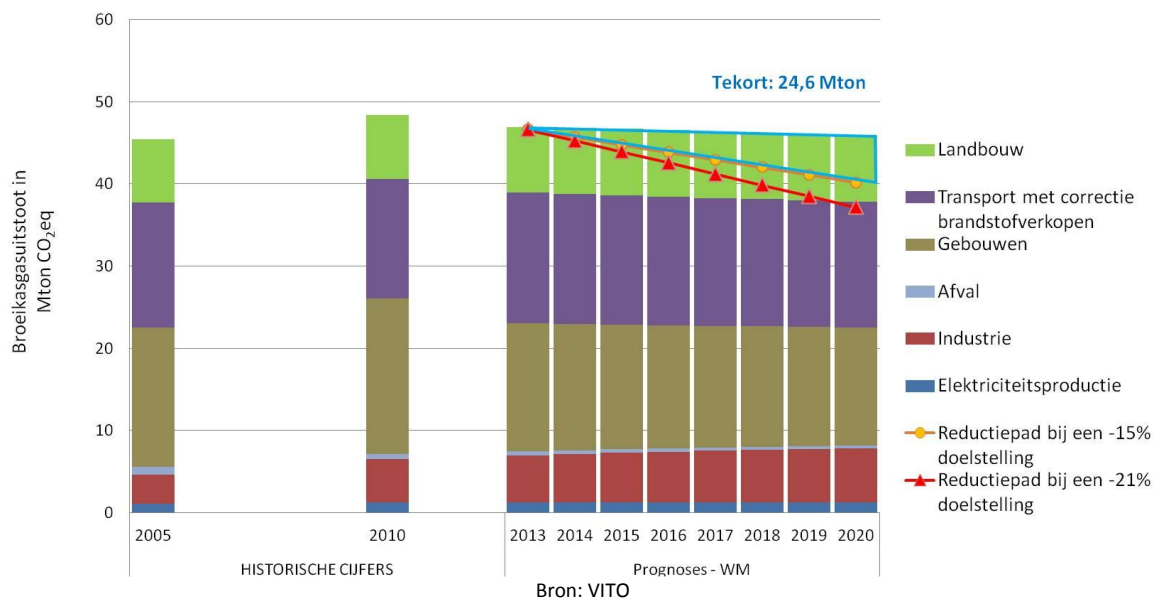
De andere emissies, die van de niet-ETS sectoren gebouwen, transport, landbouw en kleinere industriële installaties, vallen onder CO₂-reductiedoelstellingen per lidstaat. Zo legt de Europese Effort Sharing Decision (ESD) aan België een -15% doelstelling tegen 2020 op in de sectoren buiten de Europese emissiehandel. De emissiereductie moet nog verdeeld worden over de gewesten, maar zal van eenzelfde grootte orde zijn voor

Vlaanderen. De kans bestaat wel dat de niet-ETS doelstelling wordt opgetrokken tot naar schatting -21%, als Europa voor -30% gaat.

Uit een studie van het Vlaams Instituut voor Technologisch Onderzoek (VITO) blijkt dat de huidige emissietrend van de niet-ETS in Vlaanderen tot 2020 sterk afwijkt van de emissiereducties waartoe Vlaanderen zich in Belgische en Europese context verbindt. In een -15% scenario stevent Vlaanderen af op een gecumuleerd te veel van 24 miljoen ton CO₂-eq uitstoot in de periode 2013-2020. In een 21% scenario stevent Vlaanderen af op een gecumuleerde reductiekloof van 35 miljoen ton. Het huidige beleid leidt zoals de grafiek aantoont nauwelijks tot emissiereducties. Reeds vanaf 2013 overschrijden de emissies het lineair reductiepad waarbij de kloof steeds verder toeneemt tot 2020.

De Vlaamse overheid maakt dit najaar een klimaatbeleidsplan op voor de periode 2013-2020, bestaande uit een mitigatie- en adaptatieplan. Het mitigatieplan moet maatregelen bevatten die wél kunnen instaan voor de noodzakelijke uitstootreducties in de

Overzicht van de prognoses en het reductiepad 2013-2020 in Kton CO₂eq



niet-ETS sectoren en die deel uitmaken van een aanpak die werkt op de lange termijn.

Om het debat te voeden en beleidsmakers te inspireren

De milieubeweging (BBL, Natuurpunt, Greenpeace en WWF) schuift in dit document 11 klimaatmaatregelen naar voren die cruciaal zijn om de negatieve emissietrend in de verschillende niet-ETS sectoren om te buigen. De voorgestelde maatregelen kunnen de emissies met procentpunten terugbrengen en tegelijk aanzienlijke, bijkomende baten genereren op het vlak van gezondheid, werkgelegenheid en welvaartscreatie. De meeste maatregelen vergen politieke wil en moed om ze op de sporen te zetten en te integreren in andere beleidsdomeinen. Daarom moet het Vlaamse klimaatbeleid ook institutioneel aan kracht winnen, wil het de vooropgestelde emissiereducties verwezenlijken.

De milieubeweging pleit niet alleen voor een sterk klimaatbeleidsplan voor 2020 maar ook voor het opstellen van een Vlaams stappenplan om de vier niet-ETS sectoren klimaatvriendelijk te maken tegen 2050. Zo een *roadmap* kan de complexe culturele, sociale en economische veranderingen beschrijven en initiëren die nodig zijn om het gebouwenpatrimonium, het mobiliteitsstelsel, de landbouw en industriële productie klaar te maken voor een koolstofarme samenleving. We beschrijven in dit document voor de vier niet-ETS sectoren een lange termijn perspectief dat de

klimaatuitdaging voorbij 2020 tilt. Een grootschalig renovatieprogramma in de gebouwensector, kernversterkende ruimtelijke ordening en ruimtelijk herstel, een transitie van het landbouwsysteem weg van broeikasgasintensieve vlees- en melkproductie en doorgedreven energiebesparing in de industrie, deze speerpunten van het klimaatbeleid zijn een werk van lange adem. Ze moeten gekaderd worden in een langetermijnvisie, aangepakt worden samen met alle maatschappelijke actoren en verankerd worden in de werking van de betrokken beleidsdomeinen.

In maart 2012 beklemtoonde Vlaams minister van Leefmilieu Joke Schauvliege de nood aan doeltreffende maatregelen om -30% broeikasgasuitstoot te bereiken in 2020. Ze werd in haar pleidooi gevolgd door alle Vlaamse partijen, behalve het Vlaams Belang, die een resolutie goedkeurden voor meer klimaatambitie. Een analyse van het beschikbaar cijfermateriaal leert dat Vlaanderen met het huidige klimaatbeleid zelfs de minst ambitieuze doelstelling, -15% in de niet-ETS, verre van zal halen.

Met de hieronder vermelde 11 maatregelen en lange termijn perspectieven wil de milieubeweging een lans breken voor meer klimaatambitie in Vlaanderen. De maatregelen zijn complementair met het federale en Europese klimaatbeleid. Ze zijn echter slechts een noodzakelijk onderdeel van een veel ruimer pallet aan maatregelen dat nodig is om de Vlaamse niet-ETS emissies met 21% te reduceren tegen 2020.

We rekenen er op dat de Vlaamse regering werk maakt van een geloofwaardig klimaatbeleidsplan dat eindelijk een trendbreuk kan verwezenlijken in het Vlaamse emissiepad. Samen met een sterk federaal en Europees klimaatbeleid kan Vlaanderen ervoor zorgen dat de uitstoot in de niet-ETS sectoren gebouwen, transport, landbouw en industrie met 21% wordt gereduceerd tegen 2020.

Elf maatregelen en vier perspectieven voor het klimaatbeleidsplan 2013-2020

GEBOUWEN

goed voor 37% van de emissies in de Vlaamse niet-ETS sector

Lange termijn perspectief 1: Tijd voor grootschalige energierenovaties van bestaande gebouwen

Gebouwen zijn verantwoordelijk voor 37% van de niet-ETS broeikasgasuitstoot in Vlaanderen. Om ervoor te zorgen dat de Vlaamse gebouwen veel minder CO₂ uitstoten, moeten niet alleen nieuwe gebouwen zo energiezuinig mogelijk gebouwd worden maar moeten ook bestaande gebouwen veel energiezuiniger gemaakt worden.

Onze gebouwen hebben nog een enorm energiebesparingspotentieel. De bestaande Belgische gebouwen verbruiken volgens een studie van McKinsey (2009) 72% meer dan het Europees gemiddelde, ondermeer doordat ze groter en slechter geïsoleerd zijn dan woningen in het buitenland. Uit bevestigingen van VEA blijkt dat in 2011 slechts 76% van de woningen beschikt over dak- of zoldervloerisolatie, 41% over muurisolatie en 28% over vloerisolatie. Het uitvoeren van de maatregelen uit energierenovatieprogramma 2020 (dakisolatie, superisolerend glas en

energiezuinige verwarming) zijn een eerste stap om het energiebesparingspotentieel van gebouwen te ontsluiten, maar zullen niet volstaan. Om de noodzakelijke vermindering van de CO₂-uitstoot van gebouwen op de lange termijn te verwezenlijken (tot 90% tegen 2050), is er vandaag al nood aan verdergaande en overkoepelende renovatiedoelstellingen. Daarbij moeten gebouwen niet alleen grondiger gerenoveerd worden tot passieve of bijna energieneutrale gebouwen, maar moet er ook gestreefd worden naar een hogere renovatiegraad. Vlaanderen moet daarom naar het voorbeeld van andere landen zoals Denemarken en Duitsland een grootschalig en ambitieus energierenovatie programma opzetten. Dit programma moet een duidelijke kalender met concrete renovatiedoelstellingen bevatten, waarbij de energiestandaarden voor bestaande gebouwen stelselmatig worden aangescherpt om tegen 2050 de energievraag van gebouwen te reduceren met 90%. Hierbij wordt financiële ondersteuning gegeven voor gebouwen die beter scoren dan de standaard en ontmoedigende maatregelen voor gebouwen die niet voldoen. Energie kan bij een dergelijk renovatieprogramma aanzien worden als een onderdeel in een ruimtelijk plan, zoals bijvoorbeeld ook het wegennet of de natuurlijke structuur een kaartlaag is in elk ruimtelijk uitvoeringsplan. Het ruimtelijk vastleggen van energievoorziening biedt extra kansen aan warmtenetten en wijkgerichte energieopwekking.

Maatregelen voor het klimaatbeleidsplan 2013-2020

Bestaand en recent beslist beleid zou de broeikasgasuitstoot van de gebouwen in Vlaanderen volgens prognoses van VITO al terugbrengen met 15% in 2020 in vergelijking met 2005. De onderstaande drie maatregelen moeten er op gericht zijn minstens 21% emissiereducties te bereiken tegen 2020 en moeten ons bovendien op weg zetten naar de noodzakelijke verregaande CO₂-reducties op de lange termijn.



Isolerende beglazing en een efficiënte verwarming voor alle huurwoningen in 2020

In 2020 zouden alle woningen, appartementen en kamers die verhuurd worden niet enkel verplicht over dakisolatie moeten beschikken, maar ook over isolerende beglazing en een energie-efficiënte verwarming.

De Vlaamse overheid wil in het kader van haar energierenovatieprogramma tegen 2020 dat alle bestaande Vlaamse woningen geïsoleerde daken, isolerend glas en een efficiënte verwarmingsketels hebben. Omdat verhuurders de kost van de verwarmingskost niet dragen, zijn ze nauwelijks gemotiveerd om over te gaan tot energierenovaties in lijn met de Vlaamse doelstelling. In Vlaanderen bevinden zich ongeveer 15% van de woningen en 69% van de appartementen en kamers op de huurmarkt. In totaal gaat het over ongeveer een kwart van de woonentiteiten.

Met het decreet van 29 april 2011 werd het principe van *minimale energetische prestaties* in de *Vlaamse Wooncode* toegevoegd aan de lijst van elementaire vereisten waaraan een woning moet voldoen. In de beoogde regeling is de minimale kwaliteitsnorm inzake energie toegespitst op de aanwezigheid van

voldoende dakisolatie. Verhuurders moeten dus tegen 2020 de daken isoleren van hun huurwoningen. Logischerwijs wordt die norm uitgebreid tot een vereiste voor hoogisolerende beglazing en een efficiënte verwarmingsketel.

Deze maatregel heeft een groot potentieel. Een berekening op basis van de prognoses van VITO leert dat de maatregel de broeikasgasuitstoot in sector gebouwen met nog eens meer dan 6% kan terugbrengen tegen 2020, wat een emissiereductie in de Vlaamse niet-ETS sector van een paar procentpunten betekent.

-2% Vlaamse niet-ETS uitstoot



Nieuwbouw bijna energie neutraal in 2017

Het E-peil is een maat voor de energieprestatie van een woning. Hoe lager het E-peil, hoe energiezuiniger de woning is. De huidige EPB eisen voorzien een verstrenging van het E-peil voor nieuwbouw en grote verbouwingen tot E60 in 2014. Als de Vlaamse overheid het E-peil voor de residentiële (ver)nieuwbouw zou aanscherpen volgens het volgende traject: 2016 (E50), 2018 (E40) en 2020 (E30), dan zou dat volgens VITO leiden tot meer dan 2% emissiereducties van de bouwsector, of een klein percent van de Vlaamse niet-ETS emissies.

De nieuwe Europese richtlijn betreffende de energieprestaties van gebouwen voorziet dat alle nieuwe gebouwen vanaf 2021 *bijna energieneutrale gebouwen* moeten zijn. Vanaf 2019 mogen de overheden alleen nog nieuwe gebouwen in gebruik nemen die aan dat concept voldoen. Dit traject kan versneld

worden. In 2017 zouden alle nieuwe gebouwen bijna energieneutraal moeten zijn en in 2020 energieproducerend. Dat pad wordt best zo snel als mogelijk omgezet in regelgeving met een corresponderend E-peil.

-1% Vlaamse niet-ETS uitstoot



Stimuleer totaalrenovaties en wijkgerichte aanpak

Het overgrote deel van de bestaande gebouwen zal er nog staan in 2050. De meeste gebouwen worden maar één keer om de 30 jaar gerenoveerd. Wil Vlaanderen zorgen voor een sterke daling van de CO₂-uitstoot van gebouwen op de korte én lange termijn dan zal ze ervoor moeten zorgen dat gebouwen doorgedreven gerenoveerd worden. Zo niet, dreigen we geconfronteerd te worden met een *lock-in* van onvoldoende gerenoveerde gebouwen. We zetten ons dan vast op een klimaatschadelijk pad.

In de eerste plaats moet Vlaanderen het huidige tempo van de energierenovatie van minstens 50.000 gebouwen per jaar trachten aan te houden. Dé uitdaging is om daarbij het aandeel doorgedreven energierenovaties of sloop en nieuwbouw naar energieneutrale woningen stelselmatig op te drijven. Om dit mogelijk te maken, moet de uitvoering van totaalrenovaties financieel sterker ondersteund worden. Ervaringen in Duitsland tonen aan dat het geven van een hogere ondersteuning voor totaalrenovaties zijn vruchten afwerpt. Bij onze oosterburen waren in 2010 70% van de energierenovaties doorgedreven totaalrenovaties.

Naast het krijgen van een grotere financiële ondersteuning voor totaalrenovaties, moeten de eigenaars van gebouwen ook beter

geïnformeerd worden over de energiebesparende mogelijkheden bij de planning van hun renovatie. Zo kunnen ze aangezet worden om een totaalaanpak -al dan niet stapsgewijs- voor de energierenovatie van hun woning uit te voeren. Om dit mogelijk te maken zou, net zoals in Duitsland, een gecertificeerde expert de energierenovatieplannen moeten beoordelen voordat de uitvoering van de renovatiewerkzaamheden wordt goedgekeurd.

Tenslotte moet ook werk gemaakt worden van een wijkgerichte aanpak met een groepering van renovatieprojecten. Opnieuw inspireert Duitsland: lokale besturen kunnen er een beroep doen op een klimaat- en energiefonds voor de opmaak van een totaalconcept voor de energierenovatie van een hele wijk. Daarbij worden ook middelen toegekend voor de aanstelling van stadsplanners die verantwoordelijk zijn voor de renovatie van die wijk. Dankzij de gebouwoverschrijdende aanpak kunnen heel wat synergieën benut worden. Zo kan rekening worden gehouden met de wisselwerking tussen verschillende energiemaatregelen, zoals tussen de graad van energiebesparingsmaatregelen en de nood aan bijhorende aanpassingen aan elektriciteit- en warmtelevering. Een stadsdeelrenovatie biedt meteen ook de mogelijkheid om de verschillende thema's in deze renovaties geïntegreerd te benaderen (energie, ruimte, groen, mobiliteit, materiaalengebruik,...).

-1% Vlaamse niet-ETS uitstoot



TRANSPORT

goed voor 34% van de emissies in de Vlaamse niet-ETS sector

Lange termijnperspectief 2: Zet klimaatdoelstelling centraal in ruimtelijk beleid

De afgelegde personenkilometers en tonkilometers op de Vlaamse wegen blijven almaar stijgen. Ze zorgen ervoor dat de broeikasgasemissies van de sector transport het meest van alle sectoren zijn gestegen in vergelijking met het basisjaar 1990. Zuinigere wagens en de boekhoudkundige uitzondering waardoor broeikasgasemissies van agrobrandstoffen niet worden meegeteld, zorgen er de laatste jaren wel voor dat de gerapporteerde uitstoot van het personenvervoer over de weg daalt.

De uitdagingen voor het klimaatbeleid in de transportsector op de middellange termijn zijn even talrijk als verscheiden: het terugdringen van de vervoersvraag door een betere ruimtelijke ordening, een modal shift richting de meest milieuvriendelijke vervoersmodi en continue efficiëntieverbeteringen en elektrische aandrijving in het wegverkeer. Dat alles vergt een betere doorwerking van klimaatdoelstellingen in het beleid op het vlak van mobiliteit, ruimtelijke ordening en energie. Van plannen tot de beslissingen op het terrein moeten ze bijdragen aan de verwezenlijking van de Europese klimaatdoelstelling voor de transportsector: minstens -60% emissies tegen 2050 in vergelijking met 1990.

Zo kan een meer optimale ruimtelijke ordening zorgen voor de structurele inperking van de vraag naar gemotoriseerd wegverkeer. Kernversterking en een betere nabijheid van verschillende activiteiten zoals werken, wonen en winkelen, kunnen daartoe een belangrijke

bijdrage leveren. Minder goederenvervoer over de weg, vergt ook moeilijke maar noodzakelijke strategische keuzes. Ze zullen pas gemaakt worden als de klimaatuitdaging voldoende vertaald wordt in de langetermijnvisie op de ruimtelijke ontwikkeling, het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (BRV).

Maatregelen voor het klimaatbeleidsplan 2013-2020

Een noodzakelijke maatregel om het wegvervoer op de korte termijn op een klimaatvriendelijk pad te brengen is de volledige internalisering van de externe kosten. Een sturende kilometerheffing voor het vrachtvervoer en het personenvervoer is een cruciaal werkpunt voor het klimaatbeleid in de volgende periode.



Sturende kilometerheffing voor vrachtwagens

In de periode 1990-2008 nam het aantal voertuigkilometers van het vrachtverkeer over de weg met meer dan 80% toe. Deze aangroei in het vrachtverkeer over de weg wordt onvoldoende gecompenseerd door efficiëntiewinsten. Dat leidt tot stijgende broeikasgasemissies van vrachtvervoer over de weg en van de hele niet-ETS sector transport.

De Vlaamse regering besliste om in 2013 een slimme kilometerheffing voor vrachtwagens in te voeren, in overleg met de andere gewesten. Jammer genoeg is de invoering uitgesteld tot 2016, waardoor de heffing al minder potentieel heeft om snel broeikasgasemissies terug te brengen. Wil de heffing op termijn tóch impact hebben op de broeikasgasemissies door het vrachtvervoer dan moet ze:

- gelden op alle wegen; gelden voor lichte en zware vrachtwagens; en variabel zijn

volgens tijdstip, locatie en voertuigkenmerken

- een tarief hanteren dat infrastructuurkosten en externe kosten (files, luchtvervuiling en ongevallen) volledig internaliseert. Dit betekent momenteel dat het tarief gemiddeld boven de 20 eurocent per kilometer moet liggen en niet fiscaal aftrekbaar mag zijn.

Om ervoor te zorgen dat de heffing ook voor welvaartswinsten zorgt en geen nadelige sociale effecten heeft, worden de inkomsten best (deels) aangewend voor een lastenverlaging op arbeid en voor de laagste inkomensgroepen. Bovendien moet de Vlaamse regering alles in het werk stellen om ervoor te zorgen dat ook de buurlanden de externe kosten van het goederenvervoer over de weg verder internaliseren.

Zo een kilometerheffing voor vrachtwagens kan het aantal afgelegde kilometers en de CO₂-uitstoot van het vrachtvervoer over de weg tegen 2020 doen dalen met 8%. Dat betekent dat de emissies van de sector transport erdoor kunnen dalen met 2,5% en die van de hele niet-ETS sector met bijna 1% (0.8%)

-1% Vlaamse niet-ETS uitstoot



5

Sturende kilometerheffing voor personenwagens

Het aantal afgelegde kilometers in het personenvervoer stijgt nog steeds, hoewel de broeikasgasemissies licht dalen. Dat komt enerzijds door reële reducties door het gebruik van zuinigere wagens en anderzijds doordat de CO₂-emissies van de verbranding van biobrandstoffen niet worden meegeteld.

De invoering van een kilometerheffing voor personenwagens is geen sinecure, maar wel een noodzaak. De Vlaamse regering besliste al om een proefproject op te zetten. Best gaat ze zo snel als mogelijk over tot de invoering van een slimme kilometerheffing voor personenwagens. Wil die heffing impact hebben op de broeikasgasemissies door het personenvervoer dan moet ze:

- gelden op alle wegen en variabel zijn volgens tijdstip, locatie en voertuigkenmerken
- een tarief hanteren dat infrastructuurkosten en externe kosten (files, luchtvervuiling en ongevallen) volledig internaliseert. Momenteel worden onder andere de externe kosten van dieselwagens en wagens in de spits of in stadscentra nog onvoldoende doorgerekend aan de bestuurder.
- Om die internalisering volgens tijdstip en locatie mogelijk te maken kan ervoor geopteerd worden om de verkeersbelasting gelijktijdig af te schaffen. De belasting op in verkeerstelling moet echter behouden blijven omwille van de milieu-impact bij de productie en het (extra) ruimtegebruik van een voertuig.

Om ervoor te zorgen dat de heffing ook voor welvaartswinsten zorgt en geen nadelige sociale effecten heeft, worden de inkomsten best (deels) aangewend voor een lastenverlaging op arbeid en voor de laagste inkomensgroepen.

Omdat het er niet naar uitziet dat de heffing er snel zal komen, kan er in tussentijd al gewerkt worden met tolheffingen op specifieke trajecten of in bepaalde zones. Zo is de klimaatimpact van een verbreding van de Brusselse Ring groot, terwijl een heffing ook de files kan tegengaan.

Een kilometerheffing voor personenwagens kan het aantal afgelegde kilometer en de CO₂-uitstoot van personenvervoer over de weg tegen 2020 aanzienlijk doen dalen. Een

emissiereductie in de sector transport van 6% is haalbaar.

-2% Vlaamse niet-ETS uitstoot



Ambitieuus beleid voor (elektrische) fietsen

Bijna 10% van de autoverplaatsingen in Vlaanderen is over een afstand van 2 kilometer of minder. De (elektrische) fiets kan uitgroeien tot een hoofdvervoermiddel voor korte verplaatsingen in en naar gemeentelijke kernen en stadscentra. Maar ook op iets langere afstanden, bijvoorbeeld in het woon-werkverkeer, kunnen (elektrische) fietsen een waardevol alternatief zijn voor de wagen. Willen we het fietsaandeel op de korte verplaatsingen en in het totaal aantal verplaatsingen met de helft laten groeien, dan is er een ambitieus fietsbeleid nodig met ondermeer:

- aanleg van hoogwaardige fietsinfrastructuur en massale investeringen in een bovenlokaal fietsroutenetwerk en fietsnelwegen
- een ontmoedigend parkeerbeleid in de woon- en stadscentra
- financiële en fiscale stimuli voor (elektrische) fietsen

Als de Vlaming veel meer fietst onder invloed van zo een ambitieus fietsbeleid dan kunnen de emissies van sector transport met 3% teruggebracht worden of die van de hele niet-ETS sector met 1%.

-1% Vlaamse niet-ETS uitstoot



LANDBOUW

goed voor 17% van de emissies in de Vlaamse niet-ETS sector

Lange termijn perspectief 3: Nood aan een transitieproces voor de klimaatschadelijke veehouderij

De uitdaging voor de landbouw, meer bepaald de melk- en vleesveehouderij, is waarschijnlijk tegelijk de meest omvangrijke en miskende klimaatuitdaging in alle Vlaamse niet-ETS sectoren. In Vlaanderen staat de landbouwsector garant voor iets minder dan 1% van de bruto toegevoegde waarde, maar is tegelijk verantwoordelijk voor ongeveer 17% van de vervuiling door broeikasgassen in de niet-ETS. De verhouding tussen broeikasgasuitstoot en de gegenereerde toegevoegde waarde is opvallend slechter dan die in de meeste andere economische sectoren.

Onderzoek naar efficiëntieverbeteringen en optimaliseringstechnieken in de veehouderij voor emissiereducties van methaan en lachgas, is volop aan de gang. Net zoals in andere sectoren zal een combinatie van stimulerende maatregelen voor emissiereducties en een doorrekening van de externe kost van methaan- en lachgasemissies de melk- en vleesveehouderij op een klimaatvriendelijk pad moeten brengen.

Maar het klimaatthema in de landbouw overstijgt het vraagstuk van het terugbrengen van de schadelijke emissies door de veehouderij. De landbouw bevindt zich de komende decennia op het kruispunt van verschillende mondiale evoluties die samengaan met de klimaatverandering: stijgende en volatiele grondstoffen- en olieprijsen, mislukte oogsten door extreem

weer, waterschaarste, groeiende vraag naar voeder, voeding- en energiegewassen, enz. Het in de beleidsbrief van de Vlaamse minister van landbouw Kris Peeters (CD&V) vermelde transitieproces moet “verhelderen hoe de Vlaamse land- en tuinbouw en agrovoedingssector op een duurzame wijze tegen 2050 kan bijdragen aan het streven naar regionale (cq. Europese) voedselsystemen in een gesloten kringloop...” De milieubeweging meent dat zo een transitieoefening duidelijk gekaderd moet worden in de lange termijn klimaatdoelstellingen en snel tot acties op het terrein moet leiden.

Maatregelen voor het klimaatbeleidsplan 2013-2020

Op korte termijn kan er al werk gemaakt worden van emissiereducties van methaan en lachgas in de veehouderij. Ook het promoten van meer plantaardige voedselconsumptie is een beleidsprioriteit voor de Vlaamse regering.



Financiële prikkels voor methaan- en lachgasreductie in de veehouderij

In Vlaanderen is de landbouwsector verantwoordelijk voor ongeveer 17% van de vervuiling door broeikasgassen in de niet-ETS sector. De niet-energiegerelateerde emissies, grotendeels op conto van de veehouderij, zijn daarbij verantwoordelijk voor 75% van die uitstoot van broeikasgassen door de landbouw. Van deze 75% bestaat circa 40% uit methaanemissies (CH₄) en 25% uit lachgasemissies (N₂O). Methaan is een 25 maal sterker broeikasgas dan CO₂, lachgas 298 maal sterker.

Er bestaat een pallet aan maatregelen dat methaan- en lachgasemissies in de Vlaamse veehouderij kan terugbrengen, gaande van

voedingsadditieven over gewijzigde mestopslag tot een afbouw van de veestapel. Vanuit het klimaatbeleid is het zaak doeltreffende stimuli in stelling te brengen die de emissievermindering in de landbouw bevorderen. Zo kan bepaalde financiële steun voor de veehouderij stapsgewijs afhankelijk gemaakt worden van de getroffen emissiereductiemaatregelen en kunnen er specifieke premies voorzien worden voor reductiemaatregelen met een groot potentieel. Op termijn moet een internationaal gecoördineerde internalisering van de externe kosten van methaan en lachgasemissies een blijvende impuls geven om de uitstoot van die krachtige broeikasgassen terug te brengen.

Optimaliseringmaatregelen zouden bij benadering 20% van de methaanemissies in de veeteelt of 1% van de emissies in de Vlaamse niet-ETS sector kunnen terugbrengen. Als ook de lachgasemissies met een zelfde grootte orde dalen, neemt het reductiepotentieel nog toe.

-1,5% Vlaamse niet-ETS uitstoot



Meer plantaardige consumptie

De Vlaming consumeert veel meer vers en verwerkt vlees dan gezond is. Vlamingen consumeren gemiddeld 60% meer eiwitten dan wordt aanbevolen. Een hoge consumptie van vlees en andere dierlijke producten verhoogt het risico op verschillende welvaartsziekten zoals hart- en vaatziekten, overgewicht, diabetes en sommige kankers.

Meer plantaardige consumptie is niet alleen goed voor de gezondheid, maar ook voor het klimaat. Als de vraag naar vlees- en melkproducten daalt, kan ook de productie op termijn dalen. Gelijktijdig kan de groenteteelt en het vervaardigen van plantaardige voedingsproducten toenemen.

We vragen de Vlaamse overheid om mee te doen aan de campagne *Donderdag Veggiedag*, waarbij de overheid in haar eigen restaurants en kantines op donderdag een vegetarische schotel als standaardaanbod serveert. Ze kan ook de scholen, ziekenhuizen en andere instellingen oproepen om mee te doen aan de campagne. Sensibiliserende acties rond voeding, gezondheid en milieu kunnen de meerwaarde van plantaardige en vegetarische alternatieven beter in de kijker zetten.

Als de vleesconsumptie in Vlaanderen om gezondheidsredenen met een derde afneemt tegen 2020, en dat vertaalt zich in een evenredige afname van de veestapel, dan is het emissie reductiepotentieel aanzienlijk. Maar een dalende vraag zal zich niet geheel doorvertalen in de emissiecijfers, onder andere omwille van in- en uitvoer.

-2% Vlaamse niet-ETS uitstoot



INDUSTRIE

goed voor 8% van de emissies in de Vlaamse niet-ETS sector

Lange termijn perspectief 4: Op naar een koolstofarme industrie

Om de noodzakelijke CO₂-reducties in de industrie te verwezenlijken, moeten de maatregelen die worden voorgesteld in het nieuwe klimaatbeleidsplan, kaderen in een emissiereductie strategie voor de industrie op de lange termijn. De Europese industrie zal volgens de Europese Low Carbon Roadmap haar emissies immers met 83 tot 87% moeten verminderen tegen 2050. Investerings die lang meegaan of die toepassingen voor lange tijd bepalen, moeten daarom nu al geconcipieerd worden met het oog op een koolstofarme samenleving. In dat perspectief kunnen ook duurdere maatregelen nu al eerder gerechtvaardigd zijn omwille van maatschappelijke baten op korte of lange termijn. Maatwerk is vereist.

Het industrieel energiebesparingsbeleid moet zich daarbij meer inschuiven in een bredere economische beleid en een innovatiestrategie. Het energiebesparingsbeleid voor de industrie kan immers bijdragen tot de vergroening van de economie door in te spelen op lokale sociaal-economische opportuniteiten, zoals de ontwikkeling van efficiëntiegerelateerde producten en diensten. Integratie van het energie- en het innovatiebeleid moet naast incrementele verbeteringen ook zorgen voor product-, proces- of sociale innovaties, nieuwe businessmodellen, product- en diensten-combinaties,... Bovenal moeten instrumenten in stelling gebracht worden die zorgen voor absolute reducties van het energieverbruik. Het kan immers niet de bedoeling zijn dat

efficiëntieverbetering teniet worden gedaan door een hoger productieniveau.

Maatregelen voor het klimaatbeleidsplan 2013-2020

Voor het komende klimaatbeleidsplan is dringend actie vereist rond F-gassen en warmtenetten. Daarenboven staat de maatstaf voor verplichte energiebesparende investering (interne rentevoet of IRR van 15%) in contrast met de lage beleidsrente en de appetijt van investeerders voor investeringen met een lager rendement. Die IRR kan naar beneden en wordt beter gekoppeld aan de rente-evolutie, zodat er meer energiebesparende investeringen in de industrie gebeuren.



Meer energiebesparende investeringen in de industrie

De industrie scoort matig op het vlak van energiegebruik. Het industrieel energiegebruik in 2010 ligt 17% hoger dan in 2009. Onze industrie boette in 2010 bovendien in op energie-efficiëntie. Er is al langer nood aan een meer ambitieus energiebesparingsbeleid voor de industrie.

Het belangrijkste klimaat- en energiebesparingsinstrument voor de industrie is vandaag de benchmark- en auditconvenant. Bij ondertekening van deze convenanten maakte de industrie beloftes inzake energiebesparing in ruil voor ondermeer gratis emissierechten en een accijnsverlaging op brandstofkosten. Er rijzen echter heel wat vragen bij de effectiviteit en kostenefficiëntie van deze aflopende convenanten.

De milieubeweging pleit daarom voor een versterking van energiebesparing via de



algemene milieuvorwaarden van het Vlaams Reglement betreffende de Milieuvergunning (VLAREM). Concreet vragen we dat de industrie verplicht wordt tot alle energiebesparende investeringen met een interne rentevoet die minstens 6 procentpunten boven die van de gemiddelde rentetarief van een obligatie op 10 jaar ligt. De geplande evaluatie van het besluit energieplanning in 2012, biedt de ideale gelegenheid om deze aanpassing door te voeren.

Goede cijfers voor het potentieel van deze maatregel zijn niet beschikbaar, doordat de huidige rapportering over de resultaten van de benchmark- en auditconvenant onvolledig en weinig transparant is. Deze maatregel kan wel een belangrijke bijdrage leveren om de energiebesparing in de industrie in lijn brengen met de Europese verplichtingen op het vlak van energie-efficiëntie.

-1% Vlaamse niet-ETS uitstoot



10

Volop inzetten op restwarmte

Ondernemingen en gezinnen kunnen heel wat energie besparen door gebruik te maken van restwarmte die ondermeer ontstaat bij industriële activiteiten. Vooral nog zit de grootschalige benutting van restwarmte vast in een kluwen van administratieve, juridische en financiële belemmeringen. Op al die vlakken kan de Vlaamse overheid de komende jaren werk maken van duidelijkheid, geïnspireerd door het Nederlandse beleid rond restwarmte.

Om de aanleg van warmtenetten te bevorderen moet er een betere samenwerking komen tussen administraties voor ruimtelijke ordening, milieu en energie. Tot nog toe vindt geen enkele administratie warmtenetten haar *core business*, waardoor de bal steeds wordt doorgespeeld. De administraties moeten inzetten op warmtekaarten, die het potentieel in

Vlaanderen documenteren en warmteplannen, die vraag en aanbod op een gecoördineerde manier matchen en de lijnen uitzetten voor de aanleg van warmtenetten. De juridische regeling voor warmtenetten moet verbeterd zodat ze ondermeer hun plaats krijgen in Vlaamse en de ruimtelijke plannen. Er moet ook voldoende financiële ondersteuning worden voorzien voor de aanleg van warmtenetten en moet een regeling worden uitgewerkt voor de kostprijs van de geleverde restwarmte. Als stok achter de deur kan de Vlaamse overheid overwegen om een heffing in te voeren op ongebruikte restwarmte.

Als er de komende jaren meer dan 100.000 gebouwen worden aangesloten op een restwarmtenet, dan kan er meer dan een 0,5% van de Vlaamse niet-ETS emissies bespaard worden, leren eigen berekeningen op basis van Nederlandse cijfers.

-0,5% Vlaamse niet-ETS uitstoot



Uitfaseren gevaarlijke F-gassen

F-gassen zijn gassen die in koelinstallaties, air-conditioning en warmtepompen gebruikt worden. Vele F-gassen hebben een opwarmingspotentieel dat dat van CO₂ duizenden malen overtreft. Het zijn echte *climate killers* en ze zouden moeten verboden worden door Europa. Vlaanderen kan strenger toezien op de lekdichtheid van koelinstallaties. Maar bovenal kan ze de investeringen in -de ombouw van- installaties bevorderen, bijvoorbeeld door de steunpercentages in de ecologiepremie voor natuurlijke koeling drastisch op te trekken.

F-gassen waren in 2005 verantwoordelijk voor 29% van de emissies van de niet-ETS sector industrie, die op haar beurt verantwoordelijk was voor 8% van de totale Vlaamse niet-ETS emissies. Een halvering van de uitstoot van F-gassen kan de uitstoot van broeikasgassen in de niet-ETS sector dus met iets meer dan 1% laten dalen.

-1% Vlaamse niet-ETS uitstoot



11 maatregelen voor het volgende klimaatbeleidsplan 2013-2020

Maatregel	Reductiepotentieel 2020 Vlaamse niet-ETS*
1 Isolerende beglazing en een efficiënte verwarming voor alle huurwoningen in 2020	-2%
2 Nieuwbouw bijna energie neutraal in 2017	-1%
3 Stimuleer totaalrenovaties en wijkgerichte aanpak	-2%
4 Sturende kilometerheffing voor vrachtwagens	-1%
5 Sturende kilometerheffing voor personenwagens	-2%
6 Ambitieuze beleid voor (elektrische) fietsen	-1%
7 Financiële prikkels voor methaan- en lachgasreductie in de veehouderij	-1,5%
8 Meer plantaardige consumptie	-2%
9 Meer energiebesparende investeringen in de industrie	-1%
10 Volop inzetten op restwarmte	-0.5%
11 Uitsluiten gevaarlijke F gassen	-1%
Resultaat 11 maatregelen op Vlaamse niet-ETS emissies + ander Vlaams, Federaal en Europees beleid	-15% -21%

* reductiecijfers op basis van het VITO rapport 'Ondersteuning bij de ontwikkeling van het Vlaams Klimaatbeleidsplan' voor de Vlaamse overheid, behalve de cijfers in cursief die ambitieuze streefwaarden uitdrukken

Belangrijke maatregelen op Europees en federaal niveau om ook Vlaamse niet-ETS emissies te reduceren (limitatieve lijst)

Europees

Emissienormen voertuigen
Normering energieverbruik nieuwe gebouwen
Richtlijn energie efficiëntie
Normering F gassen
Afbouw milieuschadelijke subsidies
Hervorming gemeenschappelijk landbouwbeleid
Normering energie efficiëntie elektronica
Beleid biobrandstoffen
Fuel quality directive

Federaal

Accijnzen brandstoffen
Afbouw fiscaal gunstregime bedrijfswagens
Productnormering
Fiscale ondersteuning elektrische mobiliteit
Beleid biobrandstoffen

Leeswijzer

In kader bij sector:

% geeft emissiereductie aan op basis van rekenwerk van VITO voor de Vlaamse overheid

In kader bij maatregel:

% geeft een ambitieuze streefwaarde aan voor de emissiereducties



werkgelegenheid



volksgezondheid



welvaart

Het aantal symbolen wijst op de impact:

1: Beperkte impact

2: Positieve impact

3: Aanzienlijke positieve impact

(Kwalitatieve beoordeling op basis van raadpleging experts)

Contactpersonen

Mathias Bienstman, Bond Beter Leefmilieu, mathias.bienstman@bblv.be , 0499 77 68 06

Jan Vandermosten, WWF, jan.vandermosten@wwf.be , 0472 83 25 18

Jasmin Lauwaert, Natuurpunt, jasmin.lauwaert@natuurpunt.be, 0496 31 74 83

Selectie van geraadpleegde bronnen

ERM, Universiteit Gent. *Toepassen van de Carbon Footprint methodologie op Vlaamse Veehouderijproducten*. 2011

MIRA, *Internalisering van externe kosten van transport in Vlaanderen*, 2010

McKinsey&Company, *Naar energie-efficiëntie van wereldklasse in België*, 2009

Transport and Mobility Leuven, *Effecten van een kilometerheffing voor vrachtwagens*, 2009

Vlaamse minister van leefmilieu, natuur en cultuur. *Voortgangsrappport 2010 van het Vlaams Klimaatbeleidsplan 2006-2012*. 2011

VITO. *Ondersteuning bij de ontwikkeling van het Vlaams Klimaatbeleidsplan*. Studie uitgevoerd in opdracht van: LNE. 2012