

Cruciale oplossing voor het milieu en klimaat:

1. Vorm woonbonus om tot klimaatbonus voor energiezuinige woningen



Benjamin is minister van Energiebesparing. Dankzij zijn achtergrond als bio-ingenieur en jarenlange ervaring met dit beleidsthema kent hij zijn cijfers. Hij doet dit voorstel omdat iedereen een knusse energiezuinige en betaalbare woning verdient, of je nu huurder of eigenaar bent.

Woonbonus = dure huizen

Miljarden euro's zijn er al gegaan naar de woonbonus, een belastingkorting voor wie minstens tien jaar leent om een eerste eigen woning te kopen. Bedoeling was dat eigenaar zijn beter betaalbaar zou worden. Maar dat gebeurde niet, integendeel: **sinds de invoering van de woonbonus is de aankoopprijs van woningen voor koppels met gemiddeld 13.000 euro gestegen**, bovenop de 'gewone' prijsevolutie die we zagen voordat de woonbonus bestond. De enigen die hier voordeel uit halen, zijn banken en de immosector.

Gebouwen verantwoordelijk voor een derde van de broeikasgassen

Wat we ook zien? Dat per jaar minder dan een op de honderd woningen in Vlaanderen gerenoveerd

wordt. Het aantal renovaties daalde vorig jaar zelfs. En dat terwijl **gebouwen hier verantwoordelijk zijn voor bijna een derde van de uitstoot van broeikasgassen** in de non-ETS-sectoren.

Tegen 2050 zouden alle woningen een A-label moeten hebben: nergens nog energie die zomaar naar buiten waait. **Vandaag halen amper vijf op de honderd huizen en een op de tien appartementen dit niveau.** Haal je rekenmachine boven, en het is duidelijk: we **moeten drie keer zo snel renoveren als nu.**

Hoe? De overheid kan renoveren aanmoedigen door renovatieadvies en -begeleiding, door gerichte premies en zelfs verplichtingen en door degelijke bouwopleidingen te voorzien zodat de bouwsector voldoende gekwalificeerde mensen kan aanwerven.

Renoveren, bouwen of kopen

Maar cruciaal is een gunstig fiscaal klimaat. **De overheid moet ervoor zorgen dat energiezuinig wonen écht een voordelige keuze wordt.** Daarom mijn voorstel: maak van de woonbonus een klimaatbonus. Die nieuwe bonus krijg je vanaf jaar 1 voor jouw hypothecaire lening als je woning het A-label haalt vijf jaar na aankoop van de woning. Je kan renoveren, je kan slopen en hernieuwbouwen, of je kan natuurlijk ook gewoon een kant en klare zuinige woning aankopen: aan jou de keuze.

KPMG berekende dat je met de woonbonus tussen de 20.000 en 30.000 euro wint op je belastingen. Als we datzelfde bedrag aanhouden voor de klimaatbonus, heb je al een flink deel van de kosten van jouw verbouwing gedekt. Bovendien zal het vernieuwde energieprestatiecertificaat zorgen dat de energieprestatie van de woning echt zal meespelen in de prijs: het nieuwe EPC geeft weer welke werken er nog nodig zijn aan het huis om tot een A-label te komen en geeft zelfs indicatieve prijzen weer van de werken. De klimaatbonus is ook geldig zijn bij **sloop- en hernieuwbouw**: als je woning structureel te slecht is, kun je die met steun van de klimaatbonus afbreken en er een nieuwe woning bouwen, in plaats van ze op te lappen met een dure renovatie.

De woningen in Vlaanderen op tijd klimaatklaar? Dat krijgen we voor elkaar met deze nieuwe bonus.

Meer weten over dit voorstel?

Contacteer Benjamin Clarysse, beleidsmedewerker energiebesparing, 0485 89 28 64

Cruciale oplossing voor het milieu en klimaat:

2. Bouw het aantal salariswagens af en maak alle bedrijfswagens emissievrij voor 2025



Laurien wil als Minister voor de Toekomst onze mobiliteit schoner maken en weer vlot trekken. Het is moeilijk uit te maken wat sterker is: het netwerk of de kennis van zaken van deze gedreven bio-ingenieur. Ze doet dit voorstel omdat we allemaal recht hebben op vlot vervoer en propere lucht.

De cijfers

Klik je gordel vast, hier volgen een aantal duizelingwekkende cijfers: in **2015** hadden **425.000 werknemers** en **122.000 bedrijfsleiders** een **salariswagen**, die ze ook voor privéverplaatsingen gebruiken. Wie zo'n bedrijfswagen heeft, neemt vaker de auto naar het werk en legt dubbel zoveel kilometers per jaar af: 29.000 in plaats van 15.000 voor wie geen bedrijfswagen heeft. Een op de drie auto's die in de files naar Brussel staan, is een bedrijfswagen. Meer dan 80 procent van die auto's zijn diesels. Volgens de meest conservatieve berekeningen van respectievelijk de OESO en de ULB verliest de overheid tussen de 2 en 2,3 miljard euro aan belastinginkomsten door de regeling rond salariswagens.

Voordeel en vervuiling uitfaseren

In ons land rijden er zo gigantisch veel bedrijfswagens rond, omdat ze van een fiscale gunstregeling genieten. Lees: het is voor bazen veel goedkoper om het loon van hun werknemers uit te keren in diesilverbruik en wagengebruik dan om hen gewoon te betalen in euro's. Het IMF, de OESO en de Europese Commissie wezen al allemaal verschillende keren op deze absurde situatie.

Hoe kunnen we dat rechte trekken? Eenvoudig is het niet. Elke fiscale hervorming heeft een effect op het loonpakket van werknemers of bedrijfsleiders die van de gunstregeling genieten. Daarom willen we het voordeel geleidelijk uitfaseren. In tussentijd zorgen we

al voor een aantal maatregelen waardoor het systeem op zijn minst wat minder vervuילend wordt.

Concreet stellen we voor om de **terugbetaling van tankkosten voor privéverplaatsingen** met een bedrijfswagens niet langer fiscaal te bevoordelen vanaf 2020. Het globale **belastingvoordeel** geldt in 2023 **enkel nog voor emissievrije bedrijfswagens** - dat wil zeggen dat ze rijden op elektriciteit of groene waterstof. Richting 2030 verdwijnt ook voor hen dat voordeel stap voor stap, door beetje bij beetje het voordeel van alle aard op te trekken en de aftrekbaarheid van de wagenkosten te verlagen.

Als de 15 miljard kilometer die bedrijfswagens bij benadering jaarlijks afleggen emissievrij worden, daalt de CO₂-uitstoot met 1,7 miljoen ton per jaar en wordt onze lucht een pak schoner.

Meer weten over dit voorstel?

Contacteer Laurien Spruyt, beleidsmedewerker mobiliteit, 0496 92 50 07

Cruciale oplossing voor het milieu en klimaat:

3. Koop schoon Europees staal en cement en bescherm tegen oneerlijke concurrentie



CO2-uitstoot naar nul

De grote energie-intensieve sectoren zoals de **raffinage, chemie, ijzer- en staalproductie** zijn verantwoordelijk voor **bijna een derde van de Vlaamse CO2-uitstoot**. De uitstoot van die bedrijven bleef de voorbije jaren zo goed als stabiel: tussen 2008 en 2016 daalde hij met 5 procent, tussen 2014 en 2016 steeg hij weer. Toch is er vandaag nog steeds geen duidelijk klimaatbeleid voor de industrie in Vlaanderen. En dat terwijl de tijd dringt. Om de risico's van de klimaatverandering binnen de perken te houden, moet de CO2-uitstoot in zowel Europa als Vlaanderen voor 2050 naar nul. De industrie kent investeringscycli van 20 tot 30 jaar, er blijft dus nog maar één grote investeringsronde over tot die deadline om dat te veranderen.

Versterk Europees concurrentievermogen

'De Europese industrie produceert vandaag al het meest klimaatvriendelijke cement en staal ter wereld. Als de regels nog strenger worden, gaat al die productie gewoon weg en zal de uitstoot wereldwijd nog meer toenemen.' Het is een veelgehoorde en tot op zekere hoogte terechte klacht. Daarom willen wij een **CO2-heffing invoeren aan de Europese grenzen**: producten die met veel broeikasgassen gemaakt zijn, komen er

enkel in als ze een prijs betalen die overeenkomt met de prijs op CO2 die in Europa van toepassing is. Zo kunnen de Europese bedrijven hun concurrentievermogen behouden. Op haar beurt moet de industrie hier dan ook wel haar verantwoordelijkheid opnemen: we voeren een CO2-prijs in via een versterkt ambitieniveau binnen EU ETS, die werkt als **financiële prikkel** voor de **bedrijven om hun klimaatvervuiling af te bouwen**.

De EU kan ook de producenten van het meest **klimaatvriendelijke staal en cement bevoordelen in openbare aanbestedingen**, voor bijvoorbeeld wegenwerken en andere infrastructuurprojecten. Op dit moment is het in Europa toegelaten om milieucriteria in rekening te brengen bij openbare aanbestedingen, maar dit gebeurt zelden. We stellen voor een stap verder te gaan: verplicht overheden om de klimaatimpact als criterium op te nemen. Californië gaf recent het voorbeeld met de 'Buy Clean California Act', waarmee vermeden wordt dat de belastingbetaler grote klimaatvervuilers financiert. Ons land kan in Europa aan de kar trekken om een 'Buy Clean Europe Wet' uit te werken. Dat initiatief werkt het best in tandem met een CO2-heffing op import.

Vlaamse industrie klimaatvriendelijk

Een eerste aanzet om de Vlaamse industrie klimaatvriendelijk te maken, hebben we al: een recent [rapport](#) van de Vrije Universiteit Brussel en het instituut voor Europese studies, op vraag van de Vlaamse overheid, geeft een overzicht van mogelijkheden om de energie-intensieve industrie om te schakelen naar een industrie zonder CO2-uitstoot. Om die razend ambitieuze en broodnodige omslag te realiseren, hebben we **nieuwe technologieën, producten, grondstoffen en productieprocessen** nodig. Energie en materialen zullen maximaal uitgewisseld worden, zodat bijvoorbeeld **de restwarmte en het afval van het ene bedrijf energie en grondstof voor het andere worden**. En producten moeten in een kringloop belanden waarin ze vrijwel **eindeloos hergebruikt** worden. Om die innovaties te financieren, gebruiken we het geld van de grensbelasting en de CO2-prijs.

Meer weten over dit voorstel?

Contacteer Olivier Beys, beleidsmedewerker circulaire economie, 0473 77 06 24

Cruciale oplossing voor het milieu en klimaat:

4. Hervorm landbouwsubsidies en stimuleer plantaardige voeding



Laurens breekt als Minister voor de Toekomst een lans voor plantaardige voeding en duurzame landbouw. Als industrieel ingenieur in de voedingsindustrie weet hij perfect wat er gebeurt met je eten voor het op je bord komt en welk effect de landbouw heeft op onze omgeving. Hij doet dit voorstel omdat wij en het milieu voeding verdienen die gezond en lekker is.

89 procent van de Vlamingen eet meer vlees dan gezond is. Niet alleen onze sociale zekerheid, ook ons milieu kreunt onder deze vleeshonger. In ons land worden gigantisch veel koeien, kippen en varkens gehouden, en dat **vervuilt onze bodems en ons water**, leidt tot een **afnemende biodiversiteit** en veroorzaakt een stevige brok **broeikasgassen**. Meer plantaardig eten betekent een grote stap voorwaarts naar duurzame en gezonde voeding.

Plantaardig wordt de makkelijkste keuze

Hoe pakken we dit aan? Simpel: we zorgen dat plantaardige voeding de logische keuze wordt, door ze makkelijk, lekker en overal beschikbaar te maken. Om dat te bereiken, zetten we een breed voedingsbeleid op. Dat stemt maatregelen rond voeding van de domeinen welzijn, omgeving, landbouw, dierenwelzijn, innovatie en ondernemen

op elkaar af. Zo stuurt de overheid één duidelijke boodschap over voeding de wereld in: kies voor groenten en fruit, je lichaam en de wereld zullen je dankbaar zijn.

Hervorming VLAM

Daarnaast gaan we het Vlaams Centrum voor Agro- en Visserijmarketing (VLAM) hervormen. Nu voeren ze daar vooral promo voor vlees, ook omdat ze door die sector mee gefinancierd worden. De nieuwe communicatie is er voor de gezondheid van de

Vlaming en Vlaanderen, en gaat in de eerste plaats over plantaardig, lokaal en seizoensgebonden voeding. Onze groenten en fruit zijn toppers, die verdienen de spotlight.

Van Jeroen Meus tot de supermarkt

We mikken niet alleen op de consument, ook de Jeroen Meusen van ons land sporen we aan om meer gerechten die lekker én gezond zijn op het menu te zetten. Markten, buurtwinkels en supermarkten nemen we mee in dit verhaal. De nieuwe, omgekeerde voedingsdriehoek blijven we naar voren schuiven, zodat iedereen overtuigd raakt van een meer plantaardig voedingspatroon.

Steun voor duurzame, plantaardige methodes

We verleggen de focus van het landbouwbeleid naar meer plantaardig. Zo surft de primaire sector mee op dit succes. Het Vlaams Landbouwinvesteringsfonds (VLIF) focust zijn steun op landbouwers die de omslag maken naar duurzame, plantaardige productiemethodes.

Ook nieuwe ondernemers en onze Vlaamse voedingsindustrie geven we een duwtje in de rug, zodat ze mee kunnen sprinten in de kop van het wereldpeloton. We grijpen de kansen die een meer plantaardig menu biedt ook om onze economie een boost te geven.

Consumenten, bedrijven en de wetenschap zijn klaar om deze transitie op een succesvolle manier vorm te geven. Met dit voorstel volgt ook de Vlaamse regering.

Meer weten over dit voorstel?

Contacteer Laurens De Meyer, beleidsmedewerker plantaardige voeding en landbouw,
0494 80 04 32

Cruciale oplossing voor het milieu en klimaat:

5. Voer een groene taxshift door: fossiel wordt duurder, elektriciteit en circulaire diensten goedkoper



Olivier zet zich als Minister voor de Toekomst in voor een circulaire economie. Als oprichter van gereedschapsbibliotheek Tournevie staat hij met twee voeten in de praktijk van de deeleconomie. Op een meer theoretisch niveau is hij voortdurend bezig oplossingen te zoeken om onze grondstoffen optimaal te benutten. Hij doet dit voorstel omdat wie zuinig is met materialen, dat ook in zijn portemonnee moet merken.

Je ziet het elke maand zelf op je loonbriefje: in ons land maken de **belastingen op arbeid ruim 51 procent** uit van alle bijdragen aan de staatskas. Daar staat tegenover dat **milieutaksen slechts** goed zijn voor **5 procent**. Een rekenwonder hoef je niet te zijn om het te snappen: bedrijven die veel mensen tewerkstellen, hebben heel hoge kosten, bedrijven die veel vervuilen... niet. Hetzelfde zie je bij bedrijven die gaan voor hergebruik en recyclage van materialen: dat is vaak duurder dan gewoon nieuwe grondstoffen gebruiken.

Twee keer niet logisch, en dat willen wij verhelpen met een groene taxshift.

Fiscale hervorming is noodzakelijk

De federale administratie organiseerde de vorige twee jaren al een nationaal debat over een koolstofaks. De opbrengsten van zo'n **taks op stookolie, benzine en diesel** kunnen we laten **terugvloeien naar de maatschappij** via een lastenverlaging op arbeid, lagere heffingen op elektriciteit en via maatregelen die energiearmoede tegengaan.

De overheid kan verdergaan op het elan van dat koolstofdebat. Ze kan onderzoek en debat organiseren over fiscale hervormingen die **activiteiten belonen die het behoud van waarde vooropstellen**, zoals herstel, hergebruik, gedeeld gebruik, en die dienstverlening economisch interessant moeten maken.

Hoe sneller we een groene taxshift realiseren, hoe sneller onze economie kan draaien op

herbruikbare grondstoffen die zo lang mogelijk in de kringloop blijven en hoe meer bedrijven **rekening** zullen **houden met de milieu- en maatschappelijke impact van onze productie**.

Meer weten over dit voorstel?

Contacteer Olivier Beys, beleidsmedewerker circulaire economie, 0473 77 06 24

Cruciale oplossing voor het milieu en klimaat:

6. Geef wie voor zon kiest een goed rendement



Zonnepanelen x3

Na enkele moeilijke jaren doet de zonnepanelensectoren het weer een beetje beter, en met reden: de zon schijnt voor ons allemaal, gratis en zonder CO₂-uitstoot. In het licht van de klimaatuitdaging hebben we op een dikke tien jaar bijna drie keer zoveel zonnepanelen nodig¹.

Als je kiest voor zonnepanelen, kies je juist. Dat mag dus zeker niet afgestraft worden. Daarom vraag ik een gegarandeerd rendement op zonnepanelen met een duidelijk compensatiemechanisme wanneer de digitale meter er komt en de terugdraaiende teller verdwijnt.

Beloon wie produceert

Hoe kan iemand die zelf zon produceert zeker zijn van een goed rendement? Door mensen te vergoeden als ze de energie van hun zonnepanelen op het elektriciteitsnet zetten en als ze maatregelen nemen die het net helpen om optimaal te functioneren. Door nieuwe tarieven te voorzien die mensen belonen als ze flexibel zijn in hun elektriciteitsverbruik. Of door zonnedelen mogelijk te maken. Bovenal zouden we de **kosten** van de openbardienstverplichtingen (zoals de energiepremies en de ondersteuning voor hernieuwbare energie) **niet meer in de elektriciteitsfactuur** mogen verrekenen.

Haal winst uit grote daken

¹ Op basis van het energiescenario "Our Energy Future" uit 2016; <https://www.ourenergyfuture.be/publicaties-nl/2017/4/13/crucial-energy-choices-in-belgium-an-investigation-of-the-options-our-energy-future-2016>

Nu zijn zonnepanelen op grote daken vaak niet rendabel, omdat er in het gebouw zelf weinig elektriciteit verbruikt wordt. Dat kunnen we oplossen door extra steun te geven voor grote daken. Die **extra steun houden we zo laag mogelijk door aanbestedingen te organiseren**. Helemaal top als we daarbij extra denken aan burgercoöperaties en mensen die het niet zo breed hebben.

Deel de zon

Daarnaast is het ook slim om het steunniveau te herberekenen, zodat niet alle zonne-energie verbruikt moet worden door het gebouw waarop de zonnepanelen liggen om financieel interessant te zijn. Ook **energiedelen met de burens en gemeenschappelijke zonneprojecten** klinken veel mensen als muziek in de oren, maar nu is er nog geen kader om dat georganiseerd te krijgen. We maken dat makkelijk en zorgen voor een beloning voor wie zijn zonnepanelen deelt met zijn burens.

Huurwoningen

Nog een plek waar we zon kunnen winnen, is op het dak van huurwoningen of appartementen. Daar bestaan vandaag veel vragen over: wie betaalt het prosumemententarief? Bij wie draait de teller terug? Hoe wordt dat precies geregeld op de energiefactuur? Naar wie gaat de overproductie? Om dat op te lossen, hebben we in de eerste plaats een **duidelijke modelovereenkomst met een afsprakenkader tussen de verschillende betrokkenen**². Een duidelijke regeling werken we uit dankzij de nieuwe Europese wetgeving van het Clean Energy Package, via het concept van de 'citizen energy communities'.

Vlaanderen heeft tegen 2030 drie keer zoveel zonnepanelen nodig. Er liggen nog veel daken open. De zon schijnt voor iedereen, laten we zorgen dat we er ook allemaal van kunnen genieten.

Meer weten over dit voorstel?

Contacteer Sara Van Dyck, beleidsmedewerker hernieuwbare energie, 0485 92 31 12

² Het Brusselse modelcontract kan hierbij als voorbeeld dienen:
https://leefmilieu.brussels/decision_tree/beslissingsboom/modelcontracten-voor-het-gebruik-van-gedeelde-daken-voor-de

Cruciale oplossing voor het milieu en klimaat:

7. Maak groene verwarming betaalbaar door slim te bouwen



Verwarming is de grote slokop van de energie die je nodig hebt in je huis: ongeveer 85 procent van het huishoudelijk energieverbruik gaat naar verwarming. In **meer dan 90 procent van de huizen** gebeurt dat met **gas of stookolie**. Om de klimaatdoelstellingen van Parijs waar te maken, is het nodig dat tussen nu en 2050 **elk jaar zo'n 100.000 huishoudens** hun **warmtevoorziening vergroenen**.

Gemeenschappelijke of individuele oplossingen?

Hoe we dat voor elkaar krijgen? Door goed te onderzoeken welke soort groene warmte op welke plekken het meest logisch is. Dat pakken we zo aan: de Vlaamse regering vraagt de gemeenten om een warmtezoneringsplan op te maken. Daarbij brengen ze zowel de vraag naar als het aanbod aan warmte geografisch in kaart: hoeveel gezinnen hebben verwarming nodig, hoeveel en welke bronnen van warmte zijn er in de gemeente die daarvoor gebruikt kunnen

worden?

Elke stad of dorp bepaalt welke energienetwerken of energiebronnen de voorkeur krijgen in een bepaald gebied. Voor wijken met veel woningen dicht bij elkaar is een gemeenschappelijk warmtesysteem zoals een warmtenet nuttig. Hoe verder van het centrum, hoe verder de woningen uit elkaar liggen, waardoor een gemeenschappelijk net al geen optie meer is. Hier is voor elk huis is een aparte oplossing nodig, zoals een warmtepomp. Als de gemeenten klaar zijn met hun onderzoek, beschikken ze over een warmtezoneringsplan voor hun hele grondgebied. Dankzij dat plan hebben inwoners en

bedrijven duidelijkheid en weten ze in welk soort warmtevoorziening ze best investeren.

Goedkopere verwarming in dichte woonkernen

Groene warmte is nauw verbonden met keuzes in de ruimtelijke ordening. Een **warmtenet aanleggen kost** al gauw **1.000 euro per meter**. Hoe minder warmtebuizen je moet leggen en hoe meer woningen of andere gebouwen je kunt aansluiten, hoe voordeliger. Met andere woorden: hoe meer woningen dicht bij elkaar, hoe goedkoper je verwarming. In lintbebouwing en verspreide verkavelingen staan de huizen ver uit elkaar. Dat betekent dat de kosten om warmtebuizen aan te leggen (en te onderhouden) per woning meteen een stuk hoger zijn. In woonlinten moet je per huis zo'n 20 meter tellen, waardoor 100 meter warmtenet maar een vijftal huizen bedient. In een wijk met rijwoningen kunnen over dezelfde lengte zestien huizen aangesloten worden. Voor de vergroening van warmte hebben we dus baat bij een ruimtelijke ordening die inzet op kernverdichting. Zo blijft het aanleggen van gemeenschappelijke warmtenetten haalbaar en betaalbaar. In andere gevallen zullen duurdere oplossingen nodig zijn, voor elk huis apart.

Meer weten over dit voorstel?

Contacteer Erik Grietens, beleidsmedewerker ruimtelijke ordening, 0474 40 63 94

Cruciale oplossing voor het milieu en klimaat:

8. Investeer meer in fiets, openbaar vervoer en binnenvaart



We leggen met zijn allen in België elk jaar 85 miljard kilometer af met de wagen.

Daarnaast blijft ook het vervoer van goederen maar toenemen: met bijna de helft voor lichte vracht in de laatste vijftien jaar. Het gevolg is luchtvervuiling, klimaatverandering en voortdurend lawaai voor wie de pech heeft naast een drukke weg te wonen.

Iedereen weet hoe het beter kan: laat die auto staan en kies voor koning fiets, ga gezellig te voet, neem de bus of de trein en stress niet over wegpiraten of parkeerplaats. Daarom dit voorstel. We investeren in bereikbaarheid en het openbaar vervoer, zodat de juiste keuze ook de makkelijkste keuze wordt. We pakken het aan op de volgende punten.

Alles dichtbij, iedereen blij

Als we in de centra van steden en dorpen wonen, kunnen we te voet naar de bakker en met de fiets naar school. **Nieuwe woningen, winkels en kantoren** gaan we dus bouwen **rond de fiets-, bus- en treinnetwerken** die er al liggen. Alles lekker dichtbij, iedereen blij - ook als je geen auto hebt. Op de knooppunten van al die routes zorgen we voor mobipunten: trein, tram, bus, deelfietsen en deelwagens samen, zodat je kunt kiezen wat op dat moment het makkelijkst is voor jou. Dat staat zo al in het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen en moet ook in het Mobiliteitsplan Vlaanderen komen.

Veilige fietsinfrastructuur

We willen de investeringen in fietsinfrastructuur optrekken tot 500 miljoen euro per jaar.

Daarmee werken we het netwerk van fietssnelwegen en het Bovenlokaal Functioneel Routenetwerk af. Die bestaan allebei al op papier, we weten dus precies hoe we het gaan doen. Alle steden en het Brussels Gewest worden vlot en veilig bereikbaar met de fiets vanuit de stadsrand, als bonus verbranden we met zijn allen niet langer diesel en benzine, maar wel onze zwembandjes.

De Lijn updaten

Natuurlijk is de fiets is niet altijd, overal en voor iedereen een optie. Daarom moet er ook een update komen om De Lijn verder te ontwikkelen. Hoog tijd ook, de laatste versie van de Visie 2020 van De Lijn dateert al uit 2009. Een aantal belangrijke punten waarop we willen inzetten: op drukke busstraten komen trams, een aantal tramlijnen die er al liggen verlengen we en we bouwen nieuwe sneltramlijnen langs overbelaste autostrades. Trams en bussen krijgen eigen beddingen en voorrang aan verkeerslichten, zodat ze hun passagiers vlotjes op hun bestemming krijgen. Waar we dat geld vandaan halen? Vandaag gaat het overgrote deel van de Vlaamse investeringen in infrastructuur naar autowegen: spitsstroken, ringwegen, wegverbredingen, noem maar op. Dat leidt alleen maar tot meer auto's. En dus niet alleen meer luchtvervuiling, maar uiteindelijk ook meer files. We verdelen dat budget op een meer logische manier en winnen drie keer.

Vrachtverkeer via binnenvaart

Tot slot, het vrachtverkeer. Misschien denk je daarbij vanzelf aan trucks en bestelwagens. *Think out of the box*, er is nog een andere kandidaat: de binnenvaart. Een gemiddeld **binnenvaartschip neemt al snel 150 vrachtwagens van de weg**. Vlaanderen heeft **meer dan 1.000 kilometer bevaarbare waterwegen**. En **vier op de vijf bedrijven** liggen op **minder dan 10 kilometer** van zo'n **waterweg**.

Binnenvaart heeft nu een aandeel van 15 procent binnen het goederentransport, spoor 10 procent en vrachtverkeer 75 procent. Het aandeel van de boten trekken we op door te investeren in hogere bruggen (onder andere over het Albertkanaal), nieuwe sluizen en overslagpunten waar vervoer per schip niet mogelijk is. Met een steunprogramma om de **binnenschepen te vergroenen** en elektrisch te maken, komt het helemaal in orde. Samen met de havenbedrijven kunnen we de 'walstroom' uitwerken, laadpalen voor boten zeg maar. Zo kunnen schepen, als ze aanmeren aan de kade, hun scheepsmotoren en dieselgeneratoren afzetten en overschakelen op het elektriciteitsnetwerk op land.

Meer weten over dit voorstel?

Contacteer Laurien Spruyt, beleidsmedewerker mobiliteit, 0496 92 50 07

Cruciale oplossing voor het milieu en klimaat:

9. Maak de betonstop waar en voorzie meer ruimte voor bos en natuur



Enkel goed gelegen bouwgronden

Op papier is de betonstop er al een tijdje. Hij zit vervat in de strategische visie van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen die de Vlaamse regering vorige zomer goedkeurde. Volgens die visie gebruiken we in de toekomst enkel bouwgronden die goed gelegen zijn: in de stads- en dorpskernen, nabij het openbaar vervoer, in de nabijheid van winkels en scholen.

Hier moet ingezet worden op inbreiding, renovatie en vernieuwbouw. Kortom, een **kernversterkend beleid**. Zo voorkomen we dat overal open ruimte wordt volgebouwd.

Lintbebouwing van hier tot in Zuid-Afrika

Dat is nodig ook: Vlaanderen telt meer dan 13.000 kilometer lintbebouwing. Dat is een rij woningen van hier tot in

Zuid-Afrika. We nemen meer dan 35.000 hectare platteland in met verspreide bebouwing. **Dat kost ons miljarden aan wegenonderhoud en riolering, veroorzaakt groeiende files en problemen met waterbeheer.** Bovendien hebben we straks helemaal geen natuur meer over.

Beslis waar nog wel en waar niet meer gebouwd mag worden

In de praktijk loopt het mis met de betonstop. De huidige regering slaagde er niet in om

de actieplannen goed te keuren die de betonstop van het papier naar het Vlaamse landschap moest brengen. Het resultaat: **eigenaars van slecht gelegen gronden proberen nu nog snel bouw- en verkavelingsvergunningen te verkrijgen.** En steden en gemeenten kunnen geen vergunningen weigeren, als daar geen helder wettelijk kader voor is. Om dat op te lossen, moet in het decreet ruimtelijke ordening voorzien worden dat geen nieuwbouwvergunningen meer afgeleverd kunnen worden voor slecht gelegen bouwgronden, met een billijke compensatie voor de eigenaars. Omgekeerd moeten vergunningen voor nieuwbouw, opdelen van woningen en renovaties in de stads- en dorpscentra soepeler verlopen.

Sluit achterpoortjes

Daarnaast zorgen we ook voor een beter wettelijk kader, met minder achterpoortjes, voor leegstaande hoeves. Laat die voor landbouw blijven dienen, in plaats van ze om te bouwen naar villa's, kmo's of zelfs appartementen - daar gaat ons landschap aan kapot. Ook herstel van de open ruimte, bijvoorbeeld met een slooppremie, is onderdeel van de oplossing.

Meer weten over dit voorstel?

Contacteer Erik Grietens, beleidsmedewerker ruimtelijke ordening, 0474 40 63 94

Cruciale oplossing voor het milieu en klimaat:

10. Voer statiegeld in en zet in op hoogwaardige recyclage en hergebruik van verpakkingen



Olivier zet zich als Minister voor de Toekomst in voor een circulaire economie. Als oprichter van gereedschapsbibliotheek Tournevie staat hij met twee voeten in de praktijk van de deeleconomie. Op een meer theoretisch niveau is hij voortdurend bezig oplossingen te zoeken om onze grondstoffen optimaal te benutten. Hij doet dit voorstel omdat afval iets is waar iedereen graag van af wil.

Overall afval. Blikjes, flesjes, sigarettenpeuken, koffiebekers, ze liggen overal in onze straten, parken, weiden en zelfs bossen. Sensibiliseringscampagnes genoeg, en toch verandert er weinig. Sterker nog - het aantal voedselverpakkingen dat zomaar ligt rond te slingeren, is zelfs groter dan vroeger, nu meeneemgerechten en -drankjes zo populair zijn.

Almaar minder herbruikbare verpakkingen

Een ander probleem is misschien minder zichtbaar, maar daarom niet minder schadelijk. Raar maar waar: **sinds 2000 is een steeds kleiner deel van de huishoudelijke verpakkingen herbruikbaar**, producenten schakelen steeds vaker over naar wegwerpverpakkingen. We gebruiken bijvoorbeeld 20 procent minder glas dan vijftien jaar geleden. En toch zijn de drie gewesten van ons land het eens: het hergebruik mag niet dalen.

De problematiek wordt nog een stuk ernstiger als je weet dat de **hoeveelheid verpakkingen die bedrijven en wijzelf thuis gebruiken, blijft stijgen**. Ook daar is het doel omgekeerd: Vlaanderen, Wallonië en Brussel willen de productie van verpakkingsafval net voorkomen en verminderen.

Huidige recyclage volstaat niet

We kunnen al die verpakkingen tegenwoordig weliswaar meer recyclen, maar dat is niet genoeg. In de eerste plaats gaat hoe dan ook een pak **materiaal verloren bij recyclage**. Ten tweede is het **gerecycleerde product meestal minder waard** dan het eerste materiaal. Hoogwaardige recyclage van (drank)verpakkingen, zeker voor plastic, blijft heel zeldzaam.

Afval voorkomen, hergebruik aanmoedigen

De goede bedoelingen en een samenwerkingsakkoord tussen de gewesten zijn er al, laten we er dus in de eerste plaats voor zorgen dat die ook werkelijkheid worden. Extra maatregelen om afval te voorkomen en hergebruik aan te moedigen, zijn welkom. Dat vraagt ook de Europese Unie van ons. Onderzoek toont dat in 2000 al 55 procent van de verpakkingen herbruikbaar was. Tegen 2022 moet een doelstelling van 60 procent makkelijk haalbaar zijn, en laten we op minstens 80 procent mikken tegen 2050. Bedrijven die verpakkingen produceren, vragen we om materialen te gebruiken die beter geschikt zijn voor hergebruik.

Hogere recyclagedoelstellingen

Wat toch niet hergebruikt kan worden, moet op zijn minst goed recycleerbaar zijn. Daarom leggen we de recyclagedoelstellingen hoger. De huidige doelstellingen in het Samenwerkingsakkoord Verpakkingsafval zijn niet nieuw, maar voor veel materialen zijn die nu al hetzelfde als de resultaten van vandaag. Meer ambitie mag wel: behalve hogere streefcijfers willen we ook een doelstelling voor glas, plastic, karton, metaal en elk ander materiaal. Het is ook belangrijk om juist te berekenen hoeveel van de verpakkingen precies gerecycleerd wordt. Die methode zit vandaag scheef, waardoor de cijfers veel rooskleuriger zijn dan de realiteit.

We zorgen er ook voor dat al die herbruikbare en recycleerbare verpakkingen vlot ingezameld worden. Statiegeld op plastic flesjes en blikjes is hier een handig middel voor: als een leeg blikje geld opbrengt, gooit niemand het nog zomaar weg. De producenten moeten hierbij helpen: zij maken de verpakkingen, het is hun verantwoordelijkheid dat die niet zomaar overal op straat en in afvalverbranders belanden. Tegelijk zorgt de overheid er van haar kant voor dat die bedrijven de juiste ondersteuning krijgen en dat juridische obstakels verdwijnen.

Meer weten over dit voorstel?

Contacteer Olivier Beys, beleidsmedewerker circulaire economie, 0473 77 06 24

Cruciale oplossing voor het milieu en klimaat:

11. Realiseer emissievrije grootsteden tegen 2030: het einde van verkeerslawaaï en luchtvervuiling



Laurien wil als Minister voor de Toekomst onze mobiliteit verschonen en weer vlot trekken. Het is moeilijk uit te maken wat sterker is: het netwerk of de kennis van zaken van deze gedreven bio-ingenieur. Ze doet dit voorstel omdat ook wie in de stad woont, recht heeft op rust en propere lucht.

Luchtvervuiling verkort levensduur

Als je in de stad of aan een drukke weg woont, weet je het wel: de luchtkwaliteit kan beter, op zijn zachtst gezegd. De grote boosdoeners zijn fijn stof en stikstofoxiden (NOx). Een op de vijf Vlamingen woont in een omgeving met hoge PM10-waarden (fijn stof kleiner dan 10 micrometer). En maar liefst 95 procent van ons allemaal woont in een gebied met te hoge PM2.5-waarden (fijn stof kleiner dan 2,5 micrometer). De impact van die vervuiling is duidelijk merkbaar: in Vlaanderen sterven elk jaar 4.100 mensen te vroeg door PM2.5, stikstofdioxide veroorzaakt jaarlijks 1.800 tot 3.600 vroegtijdige sterfgevallen.

Gezondheidsproblemen door lawaaioverlast

Vandaag wordt een op de drie Vlamingen blootgesteld aan te veel lawaai, vooral van autoverkeer. Na luchtverontreiniging is geluidshinder de belangrijkste factor van gezondheidsproblemen door milieuvervuiling: te veel lawaai leidt tot slaapverstoring, stress en hart- en vaatziekten. Dit is dan ook een probleem dat we veel ernstiger moeten nemen.

Maak stadscentra emissievrij

Daarom stellen we voor om van onze steden bakens van rust en schone lucht te maken.

De streefdatum: 2030. Tegen dan laten we hier enkel fietsen, steps, voetgangers, elektrisch openbaar vervoer en elektrische wagens toe. In Nederland mikken ze zelfs op 2025 voor zulke emissievrije stadscentra.

Concreet maken we dat als Vlaamse overheid waar door steden het recht te geven emissievrije zones in te voeren wanneer ze dat zelf willen. Een tweede optie is het decreet over de lage-emissiezones aanpassen, zodat in 2030 enkel nog emissievrije voertuigen en hybride voertuigen in elektrische modus de stedelijke kernen kunnen binnenrijden.

Meer weten over dit voorstel?

Contacteer Laurien Spruyt, beleidsmedewerker mobiliteit, 0496 92 50 07