



Vlaams
Parlement

stuk **2187** (2013-2014) – Nr. 1
ingediend op 24 september 2013 (2013-2014)

Gedachtewisseling

over het ontwerp van
Vlaams Klimaatbeleidsplan 2013-2020

Verslag

namens de Commissie voor Leefmilieu, Natuur,
Ruimtelijke Ordening en Onroerend Erfgoed
uitgebracht door mevrouw Tinne Rombouts en de heer Hermes Sanctorum

Samenstelling van de commissie:

Voorzitter: de heer Bart Martens.

Vaste leden:

de heren Robrecht Bothuyne, Lode Ceyskens, de dames Tinne Rombouts, Valerie Taeldeman;
mevrouw Agnes Bruyninckx-Vandenhoudt, de heer Pieter Huybrechts, mevrouw Marleen Van den Eynde;
de dames Gwenny De Vroe, Mercedes Van Volcem;
de heren Bart Martens, Jurgan Vanlerberghe;
mevrouw Tine Eerlingen, de heer Wilfried Vandaele;
de heer Ivan Sabbe;
de heer Hermes Sanctorum.

Plaatsvervangers:

de dames Karin Brouwers, Veerle Heeren, de heren Johan Sauwens, Jan Verfaillie;
mevrouw Katleen Martens, de heren Wim Van Dijck, Wim Wienen;
de heren Karlos Callens, Dirk Van Mechelen;
de heer Steve D'Hulster, mevrouw Michèle Hostekint;
de heren Piet De Bruyn, Marius Meremans;
de heer Boudewijn Bouckaert;
de heer Dirk Peeters.

INHOUD

I. Gedachtewisseling van 16 april 2013 met vertegenwoordigers van de Minaraad, de SERV en de SALV, met vertegenwoordigers van de SARO en met mevrouw Joke Schauvliege, Vlaams minister van Leefmilieu, Natuur en Cultuur	5
1. Inleidende uiteenzetting door vertegenwoordigers van de Minaraad, SERV en SALV.....	5
1.1. Algemene aanbevelingen.....	5
1.2. Aanbevelingen mitigatieplan.....	6
1.3. Aanbevelingen adaptatieplan.....	9
1.4. Conclusies.....	11
2. Vragen en opmerkingen van de leden.....	11
3. Inleidende uiteenzetting door vertegenwoordigers van de SARO	12
4. Vragen en opmerkingen van de leden.....	14
5. Reactie van mevrouw Joke Schauvliege, Vlaams minister van Leefmilieu, Natuur en Cultuur.....	14
6. Vragen en opmerkingen van de leden en replek van de minister.....	15
II. Gedachtewisseling van 21 mei 2013 over de bijdrage van Landbouw aan het ontwerp van Vlaams Klimaatbeleidsplan 2013-2020, met de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Economie, Buitenlands Beleid, Landbouw en Plattelandsbeleid	20
1. Inleidende uiteenzetting.....	20
1.1. Bijzondere rol van de land- en tuinbouw.....	20
1.2. Reeds geleverde inspanningen.....	21
1.3. Vlaams Klimaatplan 2013-2020	21
1.4. Vlaams Klimaatfonds	23
1.5. Onderzoek	24
1.6. Visserij	24
1.7. Conclusie	24
2. Vragen en opmerkingen van de leden.....	24
3. Antwoord van de minister-president.....	27

III. Gedachtewisseling van 28 mei 2013 over de bijdrage van Wonen en Energie aan het ontwerp van Vlaams Klimaatbeleidsplan 2013-2020, met mevrouw Freya Van den Bossche, Vlaams minister van Energie, Wonen, Steden en Sociale Economie, en vertegenwoordigers van de Vlaamse Woonraad....	28
1. Inleidende uiteenzetting.....	28
1.1. Algemene bedenkingen.....	28
1.2. Specifieke aandachtspunten.....	29
2. Reactie van mevrouw Freya Van den Bossche, Vlaams minister van Energie, Wonen, Steden en Sociale Economie	30
3. Vragen en opmerkingen van de leden.....	31
4. Antwoord van de minister	33
5. Replieken.....	34
IV. Gedachtewisseling van 28 mei 2013 over de bijdrage van Mobiliteit aan het ontwerp van Vlaams Klimaatbeleidsplan 2013-2020, met mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, en vertegenwoordigers van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen.....	36
1. Inleidende uiteenzetting.....	36
1.1. Advies van 27 april 2012 – stakeholdersoverleg klimaat en transport	37
1.2. Advies van 24 oktober 2013 – input voorbereiding Vlaams Mitigatieplan.....	38
1.3. Adviezen over het Mobiliteitsplan Vlaanderen	39
1.4. Advies van 6 maart 2013 over het ontwerp van Vlaams Klimaatbeleidsplan.....	39
2. Reactie van de minister.....	39
3. Vragen en opmerkingen van de leden.....	39
4. Antwoorden	46
5. Replieken.....	47
Gebruikte afkortingen	49

Bijlagen: zie [dossierpagina](http://dossierpagina.vlaamsparlement.be) op www.vlaamsparlement.be

De Commissie voor Leefmilieu, Natuur, Ruimtelijke Ordening en Onroerend Erfgoed hield in april en mei 2013 een reeks gedachtewisselingen over het ontwerp van Vlaams Klimaatbeleidsplan 2013-2020.

Op 16 april 2013 werd een gedachtewisseling gehouden met vertegenwoordigers van de Minaraad, de SERV en de SALV, met vertegenwoordigers van de SARO en met mevrouw Joke Schauvliege, Vlaams minister van Leefmilieu, Natuur en Cultuur en tevens coördinerend minister voor het klimaatbeleid.

Op 21 mei 2013 hield de commissie een gedachtewisseling met de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Economie, Buitenlands Beleid, Landbouw en Plattelandsbeleid, over de bijdrage van Landbouw aan het ontwerp van Vlaams Klimaatbeleidsplan 2013-2020.

Op 28 mei 2013 werd een gedachtewisseling gehouden over de bijdrage van Wonen en Energie aan het ontwerp van Vlaams Klimaatbeleidsplan 2013-2020, met mevrouw Freya Van den Bossche, Vlaams minister van Energie, Wonen, Steden en Sociale Economie, en vertegenwoordigers van de Vlaamse Woonraad.

Op 28 mei 2013 was er ook een gedachtewisseling over de bijdrage van Mobiliteit aan het ontwerp van Vlaams Klimaatbeleidsplan 2013-2020, met mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, en vertegenwoordigers van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen

De getoonde presentaties zijn terug te vinden op de [dossierpagina](#) van dit stuk op www.vlaamsparlement.be.

De commissie hield op 7 november 2012 al een gedachtewisseling met de hierboven vermelde ministers over de interne maatregelen die nodig zijn om de klimaatdoelstellingen te halen in Vlaanderen. Daarover werd verslag uitgebracht in (*Parl.St.* VI.Parl. 2012-13, nr. 1813/1).

I. GEDACHTEWISSELING VAN 16 APRIL 2013 MET VERTEGENWOORDIGERS VAN DE MINARAAD, DE SERV EN DE SALV, MET VERTEGENWOORDIGERS VAN DE SARO EN MET MEVROUW JOKE SCHAUVLIEGE, VLAAMS MINISTER VAN LEEFMILIEU, NATUUR EN CULTUUR

1. Inleidende uiteenzetting door vertegenwoordigers van de Minaraad, SERV en SALV

De heer *Bert De Wel*, voorzitter van de Minaraad, verduidelijkt dat het gaat om een gezamenlijk advies van de Minaraad, de SERV en de SALV. Het is een vrij algemeen advies. Voor meer gedetailleerde opmerkingen verwijst hij naar de andere adviezen van de raden.

De heer De Wel zal eerst een aantal algemene opmerkingen formuleren.

1.1. Algemene aanbevelingen

Het derde Vlaamse Klimaatbeleidsplan, dat betrekking heeft op de periode 2013-2020, bestaat uit twee delen: een mitigatieplan en een afzonderlijk adaptatieplan.

De raden waarderen het dat de Vlaamse Regering een derde klimaatbeleidsplan heeft opgesteld. Ze hebben echter vragen bij de totstandkoming ervan. Ze vragen zich ook af wat de informatieve en beleidsmatige meerwaarde van het plan is. Het plan lijkt vaak op een inventaris van bestaande maatregelen en extra maatregelen waarvan het statuut onduidelijk is. Om de effectiviteit en de efficiëntie van de verschillende maatregelen en van het plan

in zijn geheel te kunnen beoordelen, is er dus extra informatie nodig. Daarom vragen de raden meer transparantie over de verdeling van kosten en baten, de scenario's achter het plan en de financieringswijze. Het plan zou ook meer rollend moeten zijn. Het zou dus regelmatig moeten worden bijgesteld wanneer er nieuwe informatie is over de maatregelen en over de nationale lastenverdeling. De jaarlijkse rapportering in het kader van de Europese richtlijn is daarvoor een goede gelegenheid.

De raden pleiten voor een meer integrale klimaatbeleidsplanning, dus voor een planning die de beleidsdomeinen en de beleidsniveaus overstijgt. Er is ook een visie nodig die verder strekt dan de plantermijn van 2020. De bestaande plannen werden niet grondig geëvalueerd, wat nochtans nodig is voor een goed planningsproces. Ook het overlegproces dat gepaard ging met de voorbereiding van dit plan, voldeed niet aan de verwachtingen van de raden. De raden hebben de volgende voorstellen gedaan voor een goede aanpak van rondetafelconferenties:

- de doelgroepen moeten actief betrokken worden bij de agendabepaling van de rondetafelconferenties;
- de deelnemers moeten vooraf beschikken over alle relevante informatie;
- achteraf moet er een goede rapportage gebeuren;
- een constructieve sfeer is nodig om overeenstemming te bereiken tussen de stakeholders en voor het realiseren van een draagvlak voor het beleidsplan.

Voor dit plan was het overleg met de stakeholders positief voor wat betreft landbouw en F-gassen en minder positief voor mobiliteit en gebouwen.

1.2. Aanbevelingen mitigatieplan

Een langetermijntransitie is nodig

Het mitigatieplan moet zorgen voor een grotere weerbaarheid tegen klimaatveranderingen. Dat vloeit voort uit het witboek van de Europese Commissie inzake klimaatadaptatie, dat in 2009 vastgesteld werd (COM(2009) 147). Het plan heeft betrekking op de Vlaamse emissies die niet vallen onder de Europese richtlijn over de emissiehandel. Het plan gaat dus over de niet-ETS sectoren: mobiliteit, gebouwen, landbouw en de niet-ETS industrie.

Eigenlijk gaat het plan dus over alle emissies behalve de grote industrie en de energieproductie. Op basis van de 'European effort sharing decision' (406/2009/EC) zouden deze emissies tegen 2020 met vijftien percent moeten verminderen in vergelijking met 2005. Dit moet worden omgezet in definitieve gewestelijke doelstellingen.

Er is volgens de raden nood aan een langetermijnstrategie. Het beperken van de opwarming van de aarde tot twee graden moet daarbij het uitgangspunt zijn. Om dat te concretiseren, moeten er ook doelstellingen worden geformuleerd voor de periode na 2020. Dat moet zowel top-down als bottom-up worden aangepakt. Een top-down benadering bouwt voort op de bestaande mondiale en Europese informatie over de noodzakelijke doelstellingen op lange termijn. Een bottom-upbenadering gaat uit van het aanwezige emissiereductiepotentieel in Vlaanderen en van de daarbij horende kosten en baten.

Er moeten ook keuzes worden gemaakt inzake hernieuwbare energie en rationeel energiebeleid. Dit moet leiden tot een routekaart voor 2050. Daarvoor is backcasting noodzakelijk. Dat sluit ook aan bij de transitieaanpak, de meest aangewezen strategie om een langetermijnbeleid vast te leggen. Op dit ogenblik zijn er veel verschillende initiatieven, zoals ViA, het Woonbeleidsplan en de Vlaamse strategie inzake duurzame ontwikkeling. Er is echter een geïntegreerde strategie nodig, die bovendien politiek algemeen wordt gedragen.

Ook innovatie en gedragsaanpassing zijn belangrijk, naast technische en structurele aanpassingen. Behalve technologische innovatie is er ook ‘business model’-innovatie, systeeminnovatie en sociale innovatie nodig. Die begrippen worden verduidelijkt in het advies van de raden.

Maak een doeltreffend en sluitend plan

Mevrouw *Annemie Bollen*, attaché bij de SERV, vervolgt dat het klimaatbeleidsplan ook doeltreffend moet zijn op de korte termijn. Daarom moet er in zoveel mogelijk bijkomende interne maatregelen worden voorzien die technisch en economisch haalbaar zijn en waarvoor er een maatschappelijk draagvlak kan worden opgebouwd. Die formulering sluit vrij dicht aan bij de politieke consensus van het regeerakkoord. Bijkomende interne maatregelen hoeven echter geen totaal nieuwe maatregelen te zijn. Het kan ook gaan om een versnelling van de bestaande maatregelen of om een verhoging van het ambitieniveau ervan. De interne maatregelen waarin het plan nu voorziet, zijn volgens de raden ontoereikend.

Die ontoereikendheid heeft te maken met vijf redenen. Vooreerst zullen de niet-ETS-emissies in Vlaanderen, volgens de schattingen van het plan, in 2020 slechts 5,4 percent lager liggen dan in 2005, terwijl het plan streeft naar een daling met vijftien percent. Dat illustreert mevrouw Bollen aan de hand van een figuur die opgemaakt werd op basis van gegevens van de administratie. Het plan voorspelt dat er in 2013 een overschot aan emissierechten zal zijn, maar dat er vanaf 2015 een tekort zal zijn. Over de periode 2013-2020 zullen er dus voor tien miljoen ton flexibiliteitsmechanismen moeten worden ingezet.

Ten tweede, blijkt dat de kloof die met flexibiliteitsmechanismen moet worden gedicht nog aanzienlijk groter kan zijn. De precieze Vlaamse emissieplafonds voor die periode zijn nog niet bekend omdat er nog geen afspraken zijn over de lastenverdeling. Bovendien heeft Europa zich voorgenomen om de globale Europese doelstelling, namelijk een reductie met 20 percent, eventueel te verstrengen onder bepaalde voorwaarden. Daardoor zou de Belgische doelstelling kunnen worden opgetrokken van 15 naar 21 percent, waardoor de kloof nog groter wordt. De onzekerheid betreft niet alleen de emissieplafonds, maar ook de emissies zelf. Er is een alternatief scenario berekend dat gebaseerd is op een andere brandstofcorrectiefactor, waarbij de emissies lager uitvallen. Ook over andere parameters die de emissies bepalen zijn er grote onzekerheden. Om het effect daarvan te kunnen inschatten, werd een ruwe sensitiviteitsanalyse uitgevoerd. Daaruit blijkt dat de emissies gevoelig hoger zouden kunnen zijn en daardoor vergroot de afstand tussen de emissies en de plafonds. Zo komt men al dicht bij het maximum van veertien miljoen ton dat Vlaanderen zou kunnen inzetten voor projectgebonden flexibiliteitsmechanismen, als wordt uitgegaan van een lineaire verdeling over de gewesten. Behalve de projectgebonden flexibiliteitsmechanismen, kan Vlaanderen ook emissierechten inzetten die andere lidstaten over hebben. Het is echter onduidelijk in welke mate die rechten beschikbaar zullen worden en aan welke prijs.

Een derde reden voor bijkomende interne maatregelen is de nood aan sterkere emissiereducties na 2020. Daar moet Vlaanderen nu al mee beginnen, want de implementatie van die maatregelen zal tijd vergen, en dan zal het nog enige tijd duren vooraleer ze effect hebben. De broeikasgassen accumuleren zich in de atmosfeer. Dus, hoe sneller de reducties worden doorgevoerd, hoe beter. Daarbij dient men te beseffen dat bepaalde sectoren waar nog belangrijke reducties mogelijk zijn, namelijk de gebouwen en het voertuigenpark, een trage vernieuwing kennen.

Een vierde argument voor bijkomende interne maatregelen zijn de mogelijke niet-klimaatgerelateerde voordelen ervan. Energiebesparende maatregelen kunnen bijvoorbeeld ook zorgen voor sociaal-economische baten en voor een betere luchtkwaliteit. Door nu al maatregelen te nemen, kan men ook kennis en ervaring opdoen waardoor de kosten van

de maatregelen op termijn kunnen verlagen en de prestaties kunnen verhogen. Onderzoek en innovatie kunnen leiden tot nieuwe technologieën en processen die ook op andere vlakken voordelen kunnen hebben. Al deze voordelen kunnen ook duurdere maatregelen rechtvaardigen.

Een laatste reden is dat bijkomende interne reducties volgens de raden ook mogelijk zijn, zeker in de sectoren mobiliteit en gebouwen. Het plan bevat een aanzet om in die sectoren verdergaande maatregelen te nemen, maar dat volstaat niet om de gewenste trendbreuk te realiseren.

Voor een sluitend en doeltreffend plan is er ook een sluitend kader nodig voor de inzet van de flexibiliteitsmechanismen. Het moet duidelijk worden hoeveel flexibiliteitsmechanismen Vlaanderen zal inzetten en welke, hoe het gaat aankopen en met welke middelen. Dat is niet terug te vinden in het huidige plan. Er is ook geen maatschappelijk getoetst beoordelingskader voor de duurzaamheid van projectgebonden mechanismen. Het plan besteedt ook te weinig aandacht aan de afrekening van de huidige Kyotoperiode, die in 2015 zal gebeuren. Daaruit zal blijken hoe groot de kloof precies zal zijn voor die periode en welke gevolgen dit zal hebben voor de begroting als de rechten die de PMV daarvoor heeft voorzien, moeten worden ingediend.

De raden vragen ook een verzekerde financiering van het plan, ook voor de in het advies gevraagde bijkomende interne maatregelen. De voorziene inkomsten van het Klimaatfonds volstaan absoluut niet voor de voorziene uitgaven. Ook daar dreigt de kloof trouwens groter te zijn dan wat het plan voorziet. De Vlaamse Regering zal dus belangrijke keuzes moeten maken.

Zorg voor een evenwichtig plan

De raden vragen ook een evenwichtig plan. Daarom is er meer informatie nodig over de kosten en de baten van maatregelen. Het is belangrijk de inspanningen te verdelen tussen interne maatregelen en flexibiliteitsmechanismen, maar ook over de verschillende types van maatregelen. Zo zou er meer prioriteit moeten worden gelegd bij maatregelen die de energie-efficiëntie kunnen bevorderen, want die kunnen per ingezette euro een grotere reductie opleveren. Op dit ogenblik zijn de beleidsmakers bereid om heel wat middelen in te zetten voor hernieuwbare energie. Voor de certificatsystemen gaat dat tot een miljard euro per jaar. Voor energie-efficiëntiebevorderende maatregelen is die bereidheid er niet.

Een evenwichtige verdeling van de inspanningen vergt ook bijzondere aandacht voor kwetsbare doelgroepen, waarvoor de generieke aanpak vaak niet volstaat. De inspanningen moeten ook evenwichtig verdeeld zijn tussen de verschillende maatschappelijke sectoren. De indicatieve sectorale reductiepaden in het plan zouden effectief moeten worden gemonitord. Wanneer het plan wordt bijgestuurd, dan moeten die doelstellingen opnieuw worden berekend. Daarvoor is er informatie nodig over het kostenefficiënt emissiereductiepotentieel per sector, over de draagkracht van de diverse sectoren en over de reeds geleverde inspanningen. Er mag ook niet worden vergeten dat veel mogelijke maatregelen, onder meer rond restwarmte, zich situeren op de raakvlakken tussen de sectoren.

Een evenwichtig plan – sector landbouw

De heer *Piet Vanthemsche*, voorzitter van de SALV, stelt dat de landbouwsector, door zijn grote betrokkenheid bij klimaat en natuur, niet alleen de impact ondergaat van klimaatverandering, maar ook een deel van de inspanningen zal moeten doen op het vlak van mitigatie en adaptatie.

De landbouwsector heeft zijn emissies sinds 1990 met twintig percent verminderd. Dat heeft vooral te maken met het verminderen van de energetische emissies in de glastuinbouw. De knik naar boven in de getoonde grafiek heeft te maken met het in gebruik nemen van installaties voor warmte-krachtkoppeling, waarvan de emissies op het conto van de landbouw komen en de baten op het conto van de energiesector. Met die onderling verbonden effecten moet rekening worden gehouden. Het is volgens de heer Vanthemsche niet altijd zinvol om de sectoren strikt van elkaar te scheiden. De grafiek bevat ook curves over de verteringsprocessen, mestopslag en bodememissies. De kleine opwaartse trend heeft te maken met de lichte toename van de veestapel in de voorbije jaren. De landbouwsector heeft dus sinds 1990 belangrijke inspanningen gedaan. Er zijn echter nog verdere reductiemogelijkheden, zoals blijkt uit de Europese routekaart. Tegen 2030 zou er een reductie van ongeveer 35 percent mogelijk zijn en tegen 2050 een reductie van 42 tot 50 percent. Dat zal echter niet evident zijn, want het zogenaamde 'laaghangende fruit' is geplukt. De toekomstige inspanningen, bijvoorbeeld voor de reductie van de uitstoot van methaan en lachgas, zullen meer moeite kosten. Daarom pleit de SALV voor grote onderzoeksinspanningen en voor begeleidende maatregelen.

Landbouw en adaptatie: risicobeheer

Inzake adaptatie zijn er binnen de landbouw en de visserij een aantal voorbeelden die inspirerend kunnen werken voor andere sectoren, onder meer de discussie over de toewijzing van schade die te wijten is aan klimaatwijziging. De discussie over het risicobeheer wordt een onderdeel van het Gemeenschappelijke Landbouwbeleid, dat geconnecteerd is met de Europese klimaatdoelstellingen. Risicobeheer gaat van preventieve maatregelen, bijvoorbeeld het gebruik van hagelnetten in de fruitteelt, tot en met het inzetten van het Rampenfonds. De sector moet natuurlijk een deel eigen risico dragen. Er zijn private verzekeringen op de markt die een deel van de risico's dekken. Voor klimaatrisico's zou men collectieve sectorale fondsen kunnen werven, wat neerkomt op een soort van mutualisering van de risico's. Een soortgelijk initiatief is het federale Sanitaire Fonds voor dierziekten. De bevoegdheid voor het Landbouwrampenfonds en voor het algemeen Rampenfonds zou door de zesde staatshervorming geregionaliseerd worden. Daarbij zou Vlaanderen werk kunnen maken van een mix van instrumenten voor het risicobeheer. Er moet worden nagegaan of het Rampenfonds wel een gegarandeerd sluitstuk is.

Visserij en adaptatie: veerkracht

Ook in de visserijsector zijn er inspirerende voorbeelden. De visserijsector kan veerkrachtiger worden door het uitbouwen van een flexibele en klimaatrobuuste vloot. De sector is echter niet in staat om die kosten te dragen. Een andere mogelijkheid is de promotie van correcte prijzen en van een gewijzigd consumptiegedrag. Een correcte prijs is belangrijk omdat de sectoren landbouw en visserij ongetwijfeld te maken zullen krijgen met een aantal kosten die niet in de prijzen kunnen worden verrekend. Een gewijzigd consumptiegedrag kan voor de visserijsector bijvoorbeeld het promoten van nieuwe vissoorten betekenen.

Een derde belangrijk punt is wetenschappelijk onderzoek om de impact van de klimaatverandering in kaart te brengen. Dat onderzoek moet de visserij de nodige instrumenten aanreiken waarmee de sector aan de slag kan in de komende decennia.

1.3. Aanbevelingen adaptatieplan

De heer Jan Verheke, secretaris van de Minaraad, zal het luik adaptatie verder toelichten. Bij wijze van inleiding zijn de maatregelen voor de landbouw- en visserijsector al aan bod gekomen.

Planaanpak

De adviesraden zijn positief omdat er nu een volwaardig deelplan is gemaakt rond adaptatie en omdat er een relatie wordt gelegd met het mitigatieplan. De gehanteerde aannames in dit Vlaams Adaptatieplan over het klimaateffect zijn aanvaardbaar, maar onzeker. Daarom is het belangrijk om de wetenschappelijke ontwikkelingen goed op te volgen. Een dienst van de administratie zou daarvoor verantwoordelijk moeten zijn. Dat sluit aan bij het pleidooi voor een rollend plan. Als de cijfers veranderen, zou ook het plan moeten worden aangepast.

Het plan sluit in grote mate aan bij het lopende beleid. Het voordeel daarvan is dat het beleid over het algemeen een ‘no regret’-karakter zal hebben. Voor beleidssectoren die een achterstand hebben opgelopen, wordt het echter wel moeilijk om die achterstand in te lopen. Het planmatige en programmatorische karakter van het adaptatieplan kan versterkt worden door meer duidelijkheid te verschaffen over de verantwoordelijkheden, de timing, de resultaten en de kosten en baten. Sommige maatregelen ontbreken. Er wordt bijvoorbeeld wel aandacht besteed aan de effecten van het klimaat op de ziekten van wilde dieren, maar niet aan preventieve gezondheidszorg voor mensen.

De klimaatreflex is positief, maar onvoldoende uitgewerkt. Dat is niet alleen een zaak van procedures, maar ook van mentaliteit en samenwerkingsbereidheid.

Integrerende kracht van het ontwerp van plan

Een belangrijk punt is de integrerende kracht van het ontwerp van Vlaams Adaptatieplan. In dat verband verwijzen de raden naar het concept van veerkracht of resilience. Het Vlaamse Gewest moet in staat zijn om op een zinvolle manier om te gaan met de niet-vermijdbare gevolgen van de klimaatverandering. Een aantal barrières kunnen verhinderen dat die veerkracht ook effectief tot stand komt. Er zijn echter ook mogelijkheden om die barrières te doorbreken: een verhoging van de kennis, ‘capacity building’, gebruiksvriendelijke handleidingen en samenwerkingsverbanden tussen beleidsdomeinen en beleidsniveaus.

Inzake planning en uitvoering van projecten is een versterkte samenwerking tussen bestuursniveaus cruciaal. Voor het federale niveau wordt gedacht aan de federale mariene strategie, aan het project de Vlaamse Baaien en aan het Nationaal Adaptatieplan waarin alles zal uitmonden. Het is echter niet duidelijk hoe het zit met de noodplanning. Daarvoor zijn alle niveaus verantwoordelijk. Door de klimaateffecten zullen nieuwe vormen van noodplanning noodzakelijk worden. Dat wordt onvoldoende uitgewerkt in het adaptatieplan. De raden vinden het positief dat de beleidsdomeinoverschrijdende aanpak wordt beschouwd als een uitgangspunt bij dit plan. De adviesraden betwijfelen of dit in de praktijk wel zo zal werken.

De raden merken op dat er rond water goed werk wordt verricht. Er moet echter nog meer worden ingezet op de ontwikkeling van volwaardige waterbalansmodellen, zowel voor het Scheldestroomgebied als voor het Maas-Albertkanaalcomplex. De vraag moet worden gesteld of er in een bepaalde zone wel genoeg water is om aan alle behoeften te voldoen en hoe de gebruikswijzen en de klimaateffecten op elkaar inwerken.

De raden pleiten voor de ontwikkeling van alle plansectoren. Daarbij dient ook aandacht te gaan naar de sociaal-economische effecten. Het VAP besteedt aandacht aan tewerkstellingseffecten, aan nieuw industrieel beleid en aan de flexibele arbeidsmarkt. Dat vergt echter ook een aangepaste sociale bescherming, met herscholingskansen. Op termijn zal sociaal-economische adaptatie ook nodig zijn wegens de negatieve gevolgen van de klimaatverandering bij belangrijke handelspartners. Alle sociaal-economische sectoren heb-

ben nood aan een gerichte inzet van steun- en begeleidingsmiddelen, aan het promoten van gedragsverandering bij de betrokken consumenten en aan het onderzoeken van de potentiële impact van klimaatverandering op de betrokken sector.

Kosten en budgetten

Voor adaptatie is er geen extra budget. Dat is logisch omdat dit beleid aanleunt bij het bestaande beleid. De kosten voor de nodige bijkomende initiatieven werden echter niet geraamd. Ook de verdeling van de kosten tussen de private en de publieke partijen werd niet ingeschat. Er is ook geen inzicht in de baten, wat in dit geval betekent, de vermeden kosten. Op principieel niveau onderschrijven de adviesraden de aanbevelingen van het Europese witboek dat er passende financiële mechanismen moeten worden ontwikkeld en verankerd, dat die mechanismen transparant en onderling afgestemd moeten zijn, en dat publiek-private samenwerking daarbij een belangrijke rol kan spelen.

Verantwoordelijkheid bij schade

Inzake de verantwoordelijkheid bij schade verwijst de heer Verheeke naar de opmerkingen van de SALV hierover.

1.4. Conclusies

De heer Verheeke besluit met zes stellingen. De eerste twee houden vooral verband met mitigatie. De adviesraden pleiten voor bijkomende interne maatregelen die technisch uitvoerbaar en economisch haalbaar zijn en waarvoor een draagvlak wordt opgebouwd. Daarbij zien ze vooral opportuniteiten in de sectoren gebouwen en mobiliteit. De adviesraden pleiten ook voor de explicitering van een sluitend kader inzake flexibiliteitsmechanismen.

De volgende drie stellingen hebben zowel op mitigatie als op adaptatie betrekking. De adviesraden wijzen op de nood aan een verzekerde financiering. Ze vragen ook een echte beleidsdomein- en beleidsniveau-overschrijdende aanpak en een planhorizon die verder kijkt dan 2020.

De laatste stelling betreft het adaptatieplan. De raden kunnen akkoord gaan met de inhoud van het adaptatieplan, maar vinden dat bepaalde aspecten verder uitgewerkt moeten worden.

De heer Verheeke verwijst voor meer details naar de vele concrete adviezen van de SERV, de Minaraad en de SALV over deze problematiek.

2. Vragen en opmerkingen van de leden

Mevrouw Mercedes Van Volcem heeft twijfels bij de kostenefficiëntie van het systeem van de groenestroomcertificaten. Hiervoor werd een miljard euro uitgetrokken. Het lid wil graag weten welke de vijf meest energie-efficiënte maatregelen zijn die de Vlaamse overheid zou kunnen nemen.

Mevrouw Annemie Bollen antwoordt dat ze over onvoldoende informatie beschikt om op die vraag te antwoorden. De raden vragen al jaren naar een marginale kostencurve. Daaruit zou kunnen worden afgeleid wat het emissiereductiepotentieel en de kostprijs van de verschillende mogelijke klimaatbeleidsmaatregelen zijn. De Vlaamse Regering wil die informatie echter niet geven. De reden die daarvoor wordt aangehaald, is dat ze daardoor de Vlaamse positie zou verzwakken bij de onderhandelingen over de lastenverdeling.

Het is volgens mevrouw Bollen wel duidelijk dat er een groot potentieel is in de gebouwensector. Een versnelde renovatie van het bestaande gebouwenpatrimonium zou zeer

kostenefficiënt zijn omdat ze onmiddellijke besparingen kan opleveren voor de energiefactuur.

De heer *Bert De Wel* denkt dat dergelijke maatregelen meer effect zouden hebben dan de huidige maatregelen voor de ondersteuning van het groenestroombeleid.

De heer *Hermes Sanctorum* wil meer uitleg bij de getoonde figuur over de kloof tussen de emissies in 2013-2020 en de jaarlijkse emissieplafonds en de sensitiviteitsanalyse die daarop werd toegepast. De onzekerheidsmarge valt blijkbaar groter uit aan de bovenkant van de grafiek dan aan de onderkant.

Mevrouw *Annemie Bollen* antwoordt dat de start van de curve van de emissies, in 2013, uitgaat van de emissies van 2010. Het is wellicht onrealistisch te denken dat het verbruik in 2013 zoveel lager zal liggen dan in 2010. Voor 2020 werd een sensitiviteitsanalyse van vijf percent toegepast op de verwachte emissies in het plan. Vijf percent variatie is niet zoveel. Tussen 2009 en 2010 was er bijvoorbeeld al een variatie van zes of zeven percent, alleen al door weergebonden factoren. De emissies zouden dus ook een stuk hoger kunnen liggen. Er zijn ook sensitiviteitsanalyses uitgevoerd op de economische groei en op het reductiepotentieel van de maatregelen. Ook het beleid kan vertraging oplopen. Al die onzekerheden kunnen elkaar nog versterken. De raden wilden vooral benadrukken dat die cijfers onzeker zijn. Ze kunnen echter moeilijk een goede sensitiviteitsanalyse uitvoeren omdat ze te weinig informatie hebben over de aannames waarop de administratie zich heeft gebaseerd voor het inschatten van de emissies.

Mevrouw *Marleen Van den Eynde* stelt vast dat drie verschillende raden een duidelijk gezamenlijk advies hebben geformuleerd over het ontwerp van klimaatbeleidsplan. Dat betekent dat dit advies een groot draagvlak heeft. De raden zijn bekommerd over de financiering van het klimaatbeleidsplan. Ook de lastenverdeling blijft een heet hangijzer.

De sprekers hebben vijf redenen opgesomd voor het nemen van bijkomende interne maatregelen. Het lid wil weten welke maatregelen er in het kader van dit klimaatbeleidsplan versneld moeten worden genomen.

De heer *Bert De Wel* stelt vast dat het ontwerp van klimaatbeleidsplan op dit ogenblik sterk focust op hernieuwbare energie. Er is echter nog een groot reductiepotentieel in de sectoren gebouwen en mobiliteit. Daar kan de energie-efficiëntie worden verhoogd. In de sector mobiliteit gaat het niet alleen om het promoten van meer energiezuinige voertuigen, maar ook om de aard van de verplaatsingen. Ook het beleid inzake ruimtelijke ordening heeft energie-aspecten. Er zijn bindende Europese normen voor de reductie van de CO₂-emissies en voor hernieuwbare energie. Er zijn echter geen bindende normen voor een betere energie-efficiëntie. Men zou daaruit kunnen besluiten dat dit moeilijk meetbare aspect een lagere prioriteit heeft gekregen. Energie-efficiëntie is echter de sleutel om het resterende reductiepotentieel te realiseren.

3. Inleidende uiteenzetting door vertegenwoordigers van de SARO

Mevrouw *Bea Kayaerts*, secretaris van de SARO, geeft toelichting bij het advies van de SARO over de conceptnota betreffende het Vlaams Klimaatbeleidsplan 2013-2020. Ze merkt op dat het de eerste keer is dat de SARO om advies werd gevraagd over het Vlaams Klimaatbeleidsplan. In dit advies is de SARO niet ingegaan op de totaliteit van het ontwerpplan. De raad heeft vooral aandacht besteed aan enkele relevante aandachtspunten inzake het ruimtelijk beleid.

Afstemming beleidsplannen

Vooreerst vraagt het advies aandacht voor de afstemming tussen verschillende beleidsplannen. Er is een duidelijk gebrek aan coherentie en coördinatie tussen de verschillende plannen van de Vlaamse overheid. Er is nood aan een meer geïnstitutionaliseerd kader voor de afstemming en stroomlijning van de verschillende beleidsplannen. Dat is niet gemakkelijk te concretiseren, maar het feit dat er op dit ogenblik op Vlaams niveau verschillende beleidsplannen in opmaak zijn, is een unieke kans.

Mitigatie en ruimtelijk beleid

Ten tweede merkt de raad op dat het mitigatieplan onvoldoende aandacht besteedt aan de rol van het ruimtelijk beleid. Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen bevat heel wat waardevolle elementen die een faciliterende rol kunnen spelen inzake mitigatie: het uitgangspunt duurzame ruimtelijke ontwikkeling, het principe van de gedeconcentreerde bundeling en het concept ‘Vlaanderen open en stedelijk’. Ook het locatiebeleid is heel belangrijk. Wegens tijdsgebrek is de SARO in zijn advies niet verder ingegaan op dit aspect. De raad suggereert wel om de klimaatreflex beter te vertalen in de ruimtelijke uitvoeringsplannen.

Adaptatie en ruimtelijk beleid

Het adaptatieplan besteedt wel aandacht aan het ruimtelijk beleid. Bij de concretisering worden er ruimtelijke maatregelen geformuleerd zoals het verbinden van natuurgebieden en het verweven van natuur met andere functies. Het adaptatieplan erkent ook dat heel wat voorgestelde maatregelen een ruimtelijke doorwerking hebben. Er zullen nieuwe ruimteclaims zijn, bijvoorbeeld voor water, voor hernieuwbare energie en voor energieopslag. Het zal een uitdaging zijn om die diverse ruimteclaims op elkaar af te stemmen. In dat verband zullen een multifunctioneel gebruik van de ruimte en het zoeken van win-winsituaties steeds belangrijker worden.

In het luik doorwerking van het adaptatieplan wordt aandacht besteed aan de interactie tussen het ruimtelijk beleid en het adaptatiebeleid. Er wordt verwezen naar de Ccaspar-studie, die staat voor ‘Climate change and changes in spatial structures research project’ en de relatie legt tussen het klimaatbeleid en het ruimtelijk beleid. Uit die studie worden zes aandachtspunten afgeleid die heel belangrijk zijn voor het huidige en het toekomstige ruimtelijke beleid.

Beleidsplan Ruimte Vlaanderen

Een vierde aandachtspunt in het advies is de overgang van het RSV naar het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen. Dat biedt een belangrijke opportuniteit om de adaptatie- en mitigatiemaatregelen te verankeren in het ruimtelijk beleid.

Het groenboek bevat al een paar waardevolle aanknopingspunten. Het erkent dat het klimaat een belangrijk uitgangspunt dient te zijn. Het vergroten van de ruimtelijke veerkracht in Vlaanderen wordt erkend als een van de belangrijke uitdagingen. Voor een aantal belangrijke keuzes is het echter wachten op het witboek of het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen. Het is bijvoorbeeld onduidelijk in hoeverre het belangrijke principe van de gedeconcentreerde bundeling zal behouden blijven en in hoeverre de afbakening van stedelijke gebieden en buitengebieden zal worden overgenomen.

SARO pleit voor een vernieuwende en creatieve visie. Er is nood aan nieuwe ruimtelijke concepten zoals de driedimensionele ruimtelijke ontwikkeling. De ruimtelijke kwaliteit en de ruimtelijke draagkracht moeten worden versterkt. Het belang van grensoverschrij-

dende ontwikkelingen moet worden erkend. Het BRV moet ook het belang van het fysisch systeem blijven erkennen.

Het klimaatbeleidsplan erkent dat de ecosysteembenadering heel wat mogelijkheden biedt. Dat zou een belangrijk nieuw paradigma kunnen zijn voor de toekomstige ruimteplanning.

4. Vragen en opmerkingen van de leden

De heer *Lode Ceyssens* begrijpt dat er nog heel wat keuzes openblijven voor het definitieve Beleidsplan Ruimte Vlaanderen. In het huidige RSV is er een vrij harde afbakening tussen stedelijk en open gebied, ook via de ruimtebalans, maar zelfs dat biedt niet altijd een even stevige bescherming van het openruimtegebied. Binnen de driedimensionale benadering zal die afbakening wellicht minder hard zijn. Hoe kan die bescherming dan worden verstevigd?

Mevrouw *Bea Kayaerts* bevestigt dat het nog niet duidelijk is welke elementen van het huidige RSV in het BRV zullen worden overgenomen en welke niet. Zo is bijvoorbeeld onduidelijk of het BRV verder zal uitgaan van het concept 'Vlaanderen open en stedelijk'. Ook de ruimteboekhouding is heel belangrijk in het RSV. Daardoor wordt de ruimtelijke ordening echter een verhaal van cijfers en oppervlaktes en komt het kwalitatieve aspect onvoldoende aan bod. Het groenboek Beleidsplan Ruimte Vlaanderen biedt nog geen duidelijkheid in hoeverre met het instrument van 'ruimteboekhouding' zal worden verder gewerkt.

5. Reactie van mevrouw Joke Schauvliege, Vlaams minister van Leefmilieu, Natuur en Cultuur

Minister *Joke Schauvliege* benadrukt dat de Vlaamse Regering er sinds de beslissing van 1 juli 2011 over het voorbereidingstraject voor gekozen heeft om de strategische adviesraden zo sterk mogelijk te betrekken bij het opstellen van het ontwerpplan. Bijna alle adviesraden hebben een advies geformuleerd. Alleen de Strategische Adviesraad voor het Welzijns-, Gezondheids- en Gezinsbeleid heeft beslist om geen advies uit te brengen.

De minister zegt niet te kunnen ingaan op de afzonderlijke adviezen van de verschillende raden. Ze kan immers niet anticiperen op de beslissing van de Vlaamse Regering over het ontwerp van plan. Op dit ogenblik worden de verschillende adviezen verwerkt en voorgelegd aan de diverse ministers. De minister is wel bereid om in te gaan op algemene vragen.

De minister kan ook toelichting geven bij de besteding van de middelen van het Klimaatfonds. Daarover werden immers al een aantal principes vastgelegd bij de eerste principiële goedkeuring door de Vlaamse Regering. Het fonds biedt de gelegenheid om twee belangrijke doelstellingen van het Vlaamse regeerakkoord te helpen uitvoeren, namelijk de reductie van de uitstoot van broeikasgassen via interne maatregelen, die technisch en economisch uitvoerbaar en maatschappelijk aanvaardbaar zijn, en een nieuwe groene economische ontwikkeling. Behalve de maatregelen voor de uitstoot van broeikasgassen, zijn er ook maatregelen voor de steun aan ontwikkelingslanden op dit vlak, voor het bijsturen van eventuele competitiviteitsverliezen van Vlaamse bedrijven en voor de uitvoering van de flexibiliteitsmechanismen.

Het ontwerp van klimaatbeleidsplan bestaat uit drie soorten maatregelen: maatregelen die nu al van toepassing zijn, nieuwe maatregelen waarover al een beslissing is genomen en totaal nieuwe maatregelen. Deze laatste categorie bestaat uit 33 maatregelen die werden voorgesteld door de andere Vlaamse ministers en die gedeeltelijk kunnen worden gefinancierd vanuit het Vlaams Klimaatfonds. Die maatregelen zullen worden afgetoetst aan een beoordelingskader dat gebaseerd is op de volgende principes: additionaliteit – realiseert

de nieuwe maatregel een bijkomende reductie –, complementariteit, kostenefficiëntie, implementatietraject en duurzaamheid. De beoordeling zal ook gebaseerd zijn op het studiewerk van de verschillende vakministers. Op basis daarvan zullen de prioriteiten worden vastgelegd.

6. Vragen en opmerkingen van de leden en repliek van de minister

Vragen en opmerkingen van de leden

De heer *Hermes Sanctorum* meent dat de minister het geduld van de commissie zwaar op de proef stelt. De voorbije jaren werden er in het parlement al heel wat klimaatdiscussies gevoerd. Daarbij verwees de minister telkens naar het klimaatbeleidsplan dat zou worden opgesteld voor de periode 2013-2020. Dat plan zou verduidelijken hoe Vlaanderen wil omspringen met klimaatverandering, mitigatie en adaptatie. Het lid had verwacht dat de Vlaamse Regering met dit plan duidelijk zou maken hoe ze de klimaatdoelstellingen wil halen. Daarover bestaat nog heel wat onduidelijkheid. In werkelijkheid gaat het echter over de vraag of Vlaanderen de klimaatdoelstellingen wel zal halen.

Op basis van de uitgebrachte adviezen kan de heer Sanctorum alleen besluiten dat dit klimaatbeleidsplan niet voldoet. De vertegenwoordigers van de adviesraden geven eigenlijk de boodschap dat de Vlaamse Regering haar huiswerk moet overdoen. De minister antwoordt alleen dat ze daar niet op kan reageren vooraleer deze adviezen aan de Vlaamse Regering worden voorgelegd. De commissie kan volgens het lid geen genoegen nemen met dit antwoord.

De heer Sanctorum wil voorts een aantal eigen kritieken formuleren, die in de lijn liggen van de opmerkingen van de adviesraden. Het plan blijft een vage en vrijblijvende indruk geven. Voor de sector transport en mobiliteit wordt er verwezen naar het in opmaak zijnde Mobiliteitsplan. Dat kan het lid niet overtuigen.

Het plan vertrekt van heel optimistische aannames. Op dat vlak legt het gemeenschappelijk advies van Minaraad, SERV en SALV de vinger op de wonde. De reductiekloof in het beleidsplan bedraagt tien miljoen ton CO₂. De minister voorziet echter geen maatregelen om het effect van een nieuwe koude winter op te vangen. In het jaar 2010 was er daardoor namelijk een extra uitstoot van drie miljoen ton in de sector gebouwenverwarming. Van zodra er een aantal zogenaamd onvoorspelbare zaken gebeuren, zal de reductiekloof dus nog groter zijn.

Het Vlaams Klimaatfonds zou een oplossing moeten bieden voor de verwachte reductiekloof van tien megaton CO₂. In dat fonds zal volgens de heer Sanctorum echter ruim onvoldoende geld zitten. De impact van de 33 nieuwe maatregelen is nog onduidelijk. Het blijft dus onduidelijk of Vlaanderen de klimaatdoelstellingen zal halen.

Het verheugt het lid dat de adviesraden voorstander zijn van een transparant beoordelingskader voor de duurzaamheid van projectgebonden mechanismen. Dat is belangrijk, want de flexibele mechanismen zullen de komende jaren wellicht nog veel belangrijker worden. Hoe zal dit worden georganiseerd? In het verleden gebeurde dat vooral via de PMV. Wat zal er precies gebeuren met de bestaande emissiekredieten in de PMV? Op de kritiek, onder meer van het Rekenhof, antwoordde de minister altijd dat de bestaande internationale instrumenten voor de flexibele mechanismen voldoende zijn. Heeft de minister intussen haar mening herzien?

De klimaatfinanciering zou eveneens gebeuren via het Vlaams Klimaatfonds. De periode voor de zogenaamde snelstartfinanciering is afgesloten, maar België en Vlaanderen zijn hun internationale engagementen op dit vlak niet nagekomen. Op basis van een verdeel-

sleutel van de Europese Commissie voor een billijke EU-bijdrage zou België in 2013 alleen ruim 130 miljoen euro aan klimaatfinanciering moeten doorstorten. Als Vlaanderen daarvan 63 percent op zich zou nemen, naar analogie met het Vlaamse aandeel in de veilingopbrengsten, dan komt dat neer op 83 miljoen euro, middelen die afkomstig zijn uit het Vlaams Klimaatfonds. Bevestigt de minister deze analyse?

De heer *Robrecht Bothuyne* verbaast zich over de conclusies van de heer Sanctorum. De adviezen van de raden zijn inderdaad kritisch, maar hij veronderstelt dat weinig commissieleden akkoord zullen gaan met de interpretatie van de heer Sanctorum. De vaagheid van het debat heeft te maken met het feit dat de lasten van het klimaatbeleid nog niet verdeeld werden op het federale niveau. Hoever staat dat proces? Het voorzitterschap van die klimaatcommissie is op dit ogenblik in handen van het Waalse Gewest.

De heer Bothuyne is tevreden dat kostenefficiëntie het belangrijkste criterium zal zijn om een keuze te maken tussen de voorgestelde interne maatregelen. De competitiviteit van de energie-intensieve industrie moet een belangrijk aandachtspunt blijven in dit debat. De compensatie voor de indirecte 'carbon leakage' is een belangrijke prioriteit in het kader van het nieuwe industriële beleid.

Mevrouw *Tine Eerlingen* heeft begrepen dat het beleidsplan een goed basisdocument is, maar dat er nog werk aan de winkel is. Ze deelt de bekommernis van de minister over de kostenefficiëntie. Hoever staat de minister met de kosten-batenanalyse? Wanneer zullen er bijkomende cijfers zijn over de kostprijs van de voorgestelde maatregelen?

Mevrouw *Marleen Van den Eynde* stelt vast dat er nog heel wat discussie is over de opmaak, de invulling en de uitvoering van het klimaatbeleidsplan. Ze heeft de indruk dat het adaptatieplan niet af is. De voorgestelde maatregelen zijn nog niet getoetst op hun haalbaarheid en hun efficiëntie. Het lid stelt voor dat de minister de voorgestelde initiatieven verder uitwerkt en dat ze de kosten en de baten ervan efficiënt beoordeelt. Zo kunnen eventuele veranderingen beter worden opgevangen.

De raden stellen voor om dringend een aantal bijkomende emissiereducerende maatregelen te nemen. De interne maatregelen in het ontwerpplan vinden ze immers ontoereikend. Hoe reageert de minister daarop?

Het klimaatbeleidsplan besteedt weinig aandacht aan de financiering. Hoe wil de minister die regelen? Wanneer zal de discussie over de verdeling van de lasten eindelijk worden uitgeklaard?

Mevrouw *Tinne Rombouts* merkt op dat dit plan voor een stuk van onderuit tot stand is gekomen. De verschillende beleidsdomeinen hebben namelijk de kans gekregen om input te geven. Er was ook een ruime advisering. Het lid laat opmerken dat de gemakkelijkste maatregelen reeds zijn genomen. Nu gaat het over de moeilijkere maatregelen. Het belangrijkste is dat iedereen mee aan tafel zit om de juiste afwegingen te maken. Dat is misschien niet de gemakkelijkste werkwijze, want daardoor stelt de minister zich ook kwetsbaarder op. Mevrouw Rombouts had niet de indruk dat de adviesraden het plan met de grond gelijkmaken, zoals de heer Sanctorum suggereerde. Ze hoopt dat dit proces zal worden voortgezet.

Mevrouw Rombouts hecht veel belang aan de kostenefficiëntie van de genomen maatregelen. De financiering blijft hoe dan ook het sluitstuk als men van alle betrokkenen de nodige inspanningen wil vragen.

Mevrouw *Mercedes Van Volcem* wil weten hoe de minister het effect van de diverse maatregelen wil meten en wat de uitvoering ervan zal kosten. De minister moet minstens weten

wat elke maatregel zal kosten. Ze moet vervolgens de meest kostenefficiënte maatregelen nemen, zodat een situatie zoals die van de zonnepanelen kan worden vermeden. Het zou jammer zijn als het klimaatbeleid zou leiden tot een bijkomende economische handicap ten aanzien van de omringende landen. Blijkbaar gebeurt het hele studiewerk omgekeerd. Er werden nog geen afspraken gemaakt tussen de regio's, en daarom kunnen er nog geen cijfers worden vrijgegeven.

De heer *Bart Martens* vindt het een unieke gebeurtenis dat de verschillende adviesraden erin geslaagd zijn een dergelijk belangrijk advies unaniem goed te keuren. Het advies dringt aan op bijkomende interne maatregelen, een duidelijke financiering en een duidelijk kader voor de flexibiliteitsmechanismen. Het lid rekent op een duidelijk antwoord van de Vlaamse Regering. Hij begrijpt dat de minister dat antwoord nu nog niet kan geven omdat sommige aspecten ook door de andere ministers moeten worden goedgekeurd. In de adviezen worden er echter ook vragen gesteld waarop de minister wel al zou kunnen antwoorden.

Zo zijn de sectorale reductiekostencurves reeds opgemaakt, maar werden ze blijkbaar niet ter beschikking gesteld van de adviesraden of van het parlement. De heer Vanthemsche zegt dat het laaghangende fruit geplukt is, dus dat de gemakkelijkste maatregelen al zijn genomen. De marginaalkostencurves kunnen echter aangeven wat de prijs is van de moeilijke maatregelen. Die informatie is noodzakelijk om te bepalen wat Vlaanderen zelf nog kan realiseren en wat het via flexibele mechanismen zal moeten realiseren. De heer Martens vraagt dus die studies ter beschikking te stellen van het parlement en van de adviesraden. Daarvoor hoeft de minister niet te wachten op een unanimité binnen de Vlaamse Regering.

De adviesraden vragen ook meer duidelijkheid over de afrekening van de vorige verbintenisperiode. In het laatste voortgangsrapport over de periode 2008-2012 was er sprake van een reductiekloof van 27 miljoen ton. Is die kloof intussen groter of kleiner geworden? Hoeveel rechten zitten er in de portefeuille van de PMV? Hoeveel geld is daar tegenover gezet? Welke soort emissierechten zijn er aangekocht? Het parlement heeft aan minister Schauvliege en aan minister Muyters de machtiging gegeven om die rechten aan te kopen. De minister hoeft dus niet te wachten op een standpunt van de voltallige Vlaamse Regering om hierover duidelijkheid te verschaffen.

Voor de financiering wordt er volgens de heer Martens blijkbaar veel verwacht van het Vlaams Klimaatfonds. De omvang van dat fonds zal echter in belangrijke mate afhangen van de veiling van de emissierechten, en dat hangt op zijn beurt af van de evolutie van het ETS. Op dit ogenblik is er een groot overaanbod aan emissierechten. Er is sprake van 'set aside' en 'backloading' om het overschot aan rechten weg te werken en om de prijs opnieuw op te krikken. Is het al duidelijk welke resultaten de inspanningen van het Europees Parlement en van de Europese Commissie op dat vlak zullen opleveren? Het opkrikken van de prijzen zou welkom zijn voor het reduceren van de uitstoot van de ETS-sectoren en voor het financieren van de maatregelen in de non-ETS-sectoren, namelijk gebouwen, transport en landbouw. Het veilen van de rechten zal in belangrijke mate afhangen van de prijzen die in het ETS-systeem worden gehanteerd. Met prijzen van vijf of zes euro per ton CO₂ zal het Vlaams Klimaatfonds niet voldoende worden gespijsd. De te realiseren reducties zullen misschien nog groter worden om op Europees niveau een CO₂-reductie met twintig percent te realiseren tegen 2020. Wat is de stand van zaken van de pogingen om het Europese systeem van emissierechtenhandel te redden? Wat kan dat opbrengen voor het fonds? Welke alternatieve financiering zal er worden uitgewerkt voor het bekostigen van de interne maatregelen indien het niets opbrengt?

Repliek van de minister

Minister *Joke Schauvliege* antwoordt dat er op Europees niveau een poging werd gedaan om een aantal emissierechten in te houden. Dat voorstel is echter zopas verworpen in het Europees Parlement. Nu zal de Europese Commissie nagaan welke nieuwe Europese initiatieven er kunnen worden genomen om ervoor te zorgen dat de prijs van de emissierechten niet keldert.

Voor de voorbije periode bedroeg het tekort volgens de minister geen 27 maar 17 miljoen ton. De laatste cijfers waarover de minister beschikt, hebben betrekking op 2010. Op dit ogenblik is het dus onmogelijk om een afrekening te maken van de voorbije periode. Het is wachten op de cijfers tot eind 2012 vooraleer een afrekening kan worden gemaakt.

De minister herinnert eraan dat het ontwerp van klimaatbeleidsplan uit twee delen bestaat: een mitigatieplan en een adaptatieplan. Van bij het begin werd er gekozen voor de non-ETS-sectoren. De vorige klimaatbeleidsplannen hanteerden een andere aanpak. Nu was het van bij de start de bedoeling het brede middenveld zo ruim mogelijk te betrekken. Daarom werd er eerst een Vlaamse Klimaatconferentie georganiseerd. Voor het formuleren van nieuwe voorstellen werd een grote verantwoordelijkheid gelegd bij de verschillende vakministers. Transport is bijvoorbeeld verantwoordelijk voor 32 percent van de totale niet-ETS-broeikasgasemissies in Vlaanderen en de bouwsector voor 38 percent. Aanvankelijk waren de voorstellen van de verschillende beleidsdomeinen onvoldoende. Het 'laaghangende fruit' is inderdaad geplukt, maar gelukkig heeft dat ook effecten opgeleverd. De inspanningen die Vlaanderen nu nog moet doen, zullen lastiger zijn. Daarom heeft de minister binnen de Vlaamse Regering om bijkomende voorstellen gevraagd. Dat zijn de 33 maatregelen die in de slotfase van de opmaak van het plan werden voorgesteld.

De vakministers zijn bijna klaar met het verduidelijken van de kostenefficiëntie ervan. Bij de definitieve goedkeuring van dit plan zal er dus duidelijkheid zijn over de kosten-batenanalyse. Op basis daarvan zal de Vlaamse Regering kunnen beslissen of die maatregelen mee vanuit het Vlaams Klimaatfonds kunnen worden gefinancierd.

De minister stelt vast dat de heer Sanctorum heel kritisch staat tegenover het plan, maar geen alternatieven formuleert. De minister zelf gaat de uitdaging aan om de problemen aan te pakken.

Door de strenge winter van 2010 is de uitstoot van de gebouwen in die periode inderdaad sterk gestegen. Daaruit blijkt dat het niet mogelijk is om de gebouwenproblematiek op korte termijn op te lossen. Er is een historische achterstand op het vlak van gebouwen en van isolatie. Er zijn ook onvoldoende middelen om dat op korte termijn op te lossen.

Inzake de flexibele mechanismen wordt er gevraagd naar transparantie en naar duurzaamheidscriteria. De minister wil tegemoetkomen aan die vragen van de adviesraden. Het inzetten van de flexibele mechanismen zal niet meer gebeuren via de PMV: de minister zal een aanbesteding doen via een tenderprocedure.

Over de verdeling van de klimaatlasten is er nog geen akkoord op Belgisch niveau. De heer Sanctorum gaat ervan uit dat Vlaanderen 63 percent van de lasten zou moeten dragen, maar dat vindt de minister veel. Ze zal constructief meewerken aan het onderhandelen van een billijke intern-Belgische verdeling. Uiteraard moet het de bedoeling zijn de internationale engagementen zoveel mogelijk na te komen.

Het ontwerpplan gaat uit van een reductie van de emissies met vijftien percent. Op dit ogenblik is het nog niet duidelijk hoe de intern-Belgische verdeling zal gebeuren. Het Waalse Gewest, dat op dit ogenblik het voorzitterschap van de Nationale Klimaatcom-

missie waarneemt, moet het initiatief nemen tot het samenroepen ervan. Tot nog toe is dat echter niet gebeurd. De minister hoopt dat er snel vooruitgang wordt geboekt in dit dossier.

Het gewicht van het Klimaatfonds zal afhangen van de prijzen die op de markt worden gehanteerd. Daar heeft de minister nog geen zicht op. Het is goed dat er een toetsingskader is voor de aanwending van het Klimaatfonds, zodat er zoveel mogelijk interne maatregelen kunnen worden genomen.

De minister vat samen dat de adviezen van de raden kritisch zijn, maar niet vernietigend. Met de aanbevelingen in deze adviezen wil de minister in de mate van het mogelijke rekening houden. Daarbij wil ze de uitgangspunten van het regeerakkoord niet uit het oog verliezen. Voor de 33 nieuwe maatregelen is er een kosten-batenanalyse nodig. De vakministers zullen daar werk van maken. Die berekeningen zullen op relatief korte termijn worden voorgelegd aan de Vlaamse Regering.

De minister bedankt de adviesraden voor het werk dat ze hebben verricht. Ze bedankt ook de deelnemers aan de rondetafelconferenties. Het klimaat is niet alleen een verantwoordelijkheid van de overheid, maar ook van de burger. Het zal niet mogelijk zijn om op korte termijn eenvoudige oplossingen te bedenken.

De heer *Hermes Sanctorum* merkt op dat de discussie over de interne lastenverdeling telkens werd uitgesteld op federaal niveau. Daar ligt de knoop inzake de internationale klimaatfinanciering. In deze gedachtewisseling gaat het echter om het Vlaamse klimaatbeleid, een bevoegdheid van minister Schauvliege.

Over de interpretatie van de adviezen kan men blijven discussiëren. Ze zijn in elk geval heel kritisch. Het gaat om het klimaatbeleidsplan voor de periode 2013-2020 en om jaarlijkse doelstellingen. 2013 is bijna halverwege en er is nog altijd geen sluitend plan. Het lid hoopt dat de sectorale ministers hierover duidelijkheid zullen kunnen bieden tijdens de gedachtewisselingen die de commissie nog heeft gepland.

Tot nog toe wordt uitgegaan van een reductie van 15 percent tegen 2020. Het Vlaams Parlement heeft in april 2012 de steun van de minister gevraagd voor het optrekken van de Europese reductiedoelstelling tot 30 percent minder broeikasgassen tegen 2020 (*Parl. St. Vl. Parl. 2011-12, nr. 1531/3*). Dat zou neerkomen op een reductie met 21 percent voor België en misschien ook voor Vlaanderen. Daartoe moet nog een lange weg worden afgelegd. Op dit ogenblik is de minister volgens de heer Sanctorum in elk geval niet voorbereid op de invoering van een reductiedoelstelling van 30 percent op Europees niveau.

Minister *Joke Schauvliege* erkent dat het gaat om jaarlijkse doelstellingen. Het plan voorziet ook een jaarlijks voortgangsrapport. Het voorliggende ontwerpplan zal niet ongewijzigd worden goedgekeurd: ze hoopt dat een aantal bijstellingen mogelijk zullen zijn. Het gaat bovendien om een werkdocument, een plan dat in de loop der jaren telkens moet worden bijgestuurd op basis van nieuwe inzichten. Als Europa overstapt naar een reductiedoelstelling van dertig percent, zal dit plan uiteraard moeten worden bijgestuurd.

De heer *Hermes Sanctorum* wil nog weten wanneer de minister duidelijkheid over het definitieve plan verwacht.

Minister *Joke Schauvliege* antwoordt dat de adviezen op dit ogenblik worden verwerkt. Op relatief korte termijn zal het resultaat daarvan worden voorgelegd aan de Vlaamse Regering. Op dat moment zal er meer duidelijkheid zijn.

Conclusie

De heer *Bart Martens*, voorzitter, besluit dat deze gedachtewisseling niet is afgerond. De commissie zal ook de sectorale ministers uitnodigen in deze commissie.

Het Vlaams Energieagentschap is bezig met het uitzetten van een langetermijnstrategie voor de hernieuwbare energie tot 2050, op basis van backcasting. Dit werk zou ten vroegste einde 2013 klaar zijn. Het zou jammer zijn als de resultaten ervan niet kunnen worden verwerkt in het Vlaams Klimaatbeleidsplan. In die zin is het volgens de heer Martens goed dat het een rollend plan is dat continu kan bijgesteld worden in functie van nieuwe inzichten.

II. GEDACHTEWISSELING VAN 21 MEI 2013 OVER DE BIJDRAGE VAN LANDBOUW AAN HET ONTWERP VAN VLAAMS KLIMAATBELEIDSPLAN 2013-2020, MET DE HEER KRIS PEETERS, MINISTER-PRESIDENT VAN DE VLAAMSE REGERING, VLAAMS MINISTER VAN ECONOMIE, BUITENLANDS BELEID, LANDBOUW EN PLATTELANDSBELEID

Op 21 mei 2013 hield de commissie een gedachtewisseling met de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Economie, Buitenlands Beleid, Landbouw en Plattelandsbeleid, over de bijdrage van landbouw aan het ontwerp van Vlaams Klimaatbeleidsplan 2013-2020.

De Strategische Adviesraad voor Landbouw en Visserij gaf op 16 april 2013 al een toelichting bij het deel landbouw van het gezamenlijke advies met de Minaraad en de SERV (zie deel I van dit verslag).

1. Inleidende uiteenzetting

1.1. Bijzondere rol van de land- en tuinbouw

Minister-president *Kris Peeters* wijst op de bijzondere rol die de land- en tuinbouwsector speelt in de doelstelling van het Europese energie- en klimaatpakket om tegen 2020, en ook later, een belangrijke reductie in de broeikasgasemissies te bewerkstelligen. Een eerste element dat de sector op dit vlak bijzonder maakt, is dat naast de uitstoot van CO₂, het meest courante broeikasgas dat veroorzaakt wordt door de verbranding van fossiele brandstoffen, ongeveer 75 percent van de in de Kyotoboekhouding opgenomen broeikasgassen van de land- en tuinbouwsector afkomstig zijn van biologische/natuurlijke processen gerelateerd aan dier, bodem en plant.

De emissies van methaan, lachgas en CO₂ – door wijzigingen in landgebruik en bodembeheer – zijn onderhevig aan verschillende factoren, zoals temperatuur, vochtigheid en dergelijke, die de landbouwer ook niet altijd onder controle heeft.

Een tweede element dat de land- en tuinbouwsector specifiek maakt, is dat die wereldwijd extra gevoelig is voor wijzigingen in de patronen van neerslag, beschikbaar water en temperatuur, door de nauwe band en wisselwerking met de natuurlijke omgeving.

Op basis van een studie is gebleken dat voor Vlaanderen positieve effecten als licht hogere temperaturen, meer neerslag en een hogere CO₂-concentratie verloren kunnen gaan door het meer frequent voorkomen van extreme weersomstandigheden zoals droogte en neerslag. Dat vertaalt zich in periodes met een tijdelijk en plaatselijk tekort of overlast van water, wat voor de plantaardige productie van bijzonder belang is.

1.2. *Reeds geleverde inspanningen*

De Vlaamse land- en tuinbouwsector heeft ook in het verleden al een serieuze inspanning geleverd om de broeikasgasemissies te reduceren, stelt de minister-president. De sector droeg ruim bij aan de globale klimaatdoelstelling in het kader van Kyoto (min 5,2 percent voor de periode 2008-2012) met een reductie van ongeveer 20 percent van de uitstoot ten opzichte van 1990, door afbouw van de veestapel, besparing op het energieverbruik en overschakeling naar meer duurzame brandstoffen met een lagere broeikasgasuitstoot. Dit neemt niet weg dat wordt gekeken naar nieuwe potentiële maatregelen die een verdere reductie kunnen realiseren. In het vorige Vlaams Klimaatbeleidsplan voor de periode 2006-2012 lag de focus in de maatregelen vooral op het energieverbruik in de land- en tuinbouwsector.

De land- en tuinbouwsector is van groot belang voor de productie van biomassa voor hernieuwbare energie – onder meer biobrandstoffen, groene stroom en warmte – en de decentrale productie van elektriciteit via bijvoorbeeld warmte-krachtkoppeling, biogasinstallaties en fotovoltaïsche panelen. In het Landbouwrapport LARA 2012 werd dat voor het eerst in kaart gebracht. In 2010 was de land- en tuinbouwsector nettoproducent geworden van elektriciteit, voornamelijk dankzij de inzet van warmte-krachtkoppeling in de glastuinbouwsector en in mindere mate ook door de productie van groene stroom door biogasinstallaties en fotovoltaïsche cellen. De globale productie van hernieuwbare energie, zoals bio-wkk, groene warmte en fotovoltaïsche cellen, werd berekend op 2807 terajoule. Die ontwikkelingen met positieve gevolgen voor het klimaat worden vooralsnog niet in alle gevallen verrekend in de klimaatboekhouding ten voordele van de land- en tuinbouwsector.

Het Departement Landbouw en Visserij heeft een studie besteld om in de loop van 2013 een aparte inventaris op te stellen aan de hand waarvan de bijdrage van de land- en tuinbouwsector tot de energieproductie via wkk, groene stroom, groene warmte enzovoort, alsook het effect daarvan op de uitstoot van broeikasgassen in kaart kan worden gebracht. Dat was ook een vraag vanuit het middenveld, na brede consultatie in het voorjaar van 2012. Op de oplevering van de studie is het nog ongeveer een jaar wachten.

Er werd en wordt zowel op een indirecte manier, vanuit diverse beleidsdoelstellingen, als op een directe manier met het bestaande instrumentarium van landbouwinvesteringssteun, randvoorwaarden gemeenschappelijk landbouwbeleid, demoprojecten, agro-milieumaatregelen, voorlichting, advisering en sensibilisering enzovoort, bijgedragen tot de ondersteuning van duurzame landbouwpraktijken die tegelijkertijd ook positief bijdragen aan het klimaatverhaal. Dat wordt ‘climate-proof’-beleid genoemd.

Ook aan het algemene thema van de verduurzaming van de landbouw- en voedselketen wordt veel aandacht besteed. Hoewel die maatregelen niet rechtstreeks bijdragen tot de vermindering van de boekhoudkundige uitstoot van de land- en tuinbouwsector, dragen ze in de realiteit wel degelijk bij tot de reductie van broeikasgasemissies. De minister-president verwijst naar de actieplannen in het kader van de Vlaamse Strategie voor Duurzame Ontwikkeling, met als titel ‘Transitie naar een duurzaam voedselsysteem’. Hij vermeldt het Strategisch Plan Korte Keten, het Strategisch Plan Biologische Landbouw en het Actieplan Alternatieve Eiwhitten.

1.3. *Vlaams Klimaatplan 2013-2020*

In het kader van het Vlaams Klimaatplan 2013-2020 herhaalt de minister-president in eerste instantie dat de methaan- en lachgasemissies door mestopslag, vertering bij rundvee en bemesting 75 percent uitmaken van de totale broeikasgasemissies van de Vlaamse land- en tuinbouwsector. Die uitstoot is het resultaat van biologische/natuurlijke processen in dier, mest en bodem en staan onder invloed van verschillende factoren zoals samenstelling

en kwaliteit van het voederrantsoen, de temperatuur, vocht, het organische stofgehalte enzovoort.

Volgens de Europese ‘Routekaart richting een concurrerende koolstofarme economie in 2050’ (COM(2011) 112) moet de landbouwsector voornamelijk inzetten op de reductie van methaan- en lachgasemissies.

Zo is ten eerste meer onderzoek nodig om inzicht te krijgen in al de processen die aan de basis liggen van de methaanemissie bij runderen door spijsvertering, voornamelijk bij melkvee. Die is met 25 percent de belangrijkste bron van broeikasgasemissies in land- en tuinbouw (1893 kiloton). Dat is een post waarop naar verwachting een vermindering van de broeikasgasemissies op korte termijn moeilijk te realiseren is. Onderzoek naar de manier waarop de samenstelling van het rantsoen – onder meer het potentieel van additieven – en de spijsvertering de methaanemissie kunnen beïnvloeden, is noodzakelijk.

Ten tweede dienen ook de processen aan de basis van lachgasemissies ingevolge bemesting, bewerking en de koolstof-stikstofdynamiek in de bodem verder onderzocht.

Vaak wordt als argument aangehaald dat de afbouw van de veestapel de enige concrete maatregel is die tot wezenlijke broeikasgasreducties kan leiden in de veeteeltsector. Minister-president Peeters wil dat nuanceren. Wereldwijd blijkt dat de dierlijke productie de snelst groeiende sector binnen de landbouw is. Dat is te wijten aan de sterk veranderende consumptiepatronen, samenhangend met de stijgende levensstandaard van de wereldbevolking.

Wereldwijd is de veestapel verantwoordelijk voor 18 percent van de broeikasgassen, waarvan de extensieve veeteelt 10 percent inneemt en de intensieve veeteelt slechts 4 percent. De overige 4 percent is afkomstig van omzetting van organische stoffen in de bodem bij wijziging in het landgebruik, bijvoorbeeld het kappen van bos voor het vrijmaken van grond voor teelt van soja in Latijns-Amerika.

Volgens berekeningen van de KU Leuven is de methaanuitstoot van de intensieve veehouderij, zoals Vlaanderen die kent met 8000 kilogram melk per jaar per koe, 13 gram CH₄ per kilogram melk, terwijl dat voor de extensieve veehouderij, in bijvoorbeeld Afrika en Zuid-Amerika, met 600 kilogram melk per jaar per koe, ongeveer 52 gram CH₄ per kilogram melk bedraagt. Ook dat moet bij de beoordeling mee in rekening worden gebracht, stelt de minister-president.

Bij de opmaak van het derde Vlaams Klimaatbeleidsplan voor de periode 2013-2020, werd in de eerste helft van 2012 een brede consultatie met het middenveld gehouden. Daarbij zijn de haalbaarheid en de aanvaardbaarheid van een uitgewerkte reeks van land- en tuinbouwmaatregelen – de zogenaamde ‘goede landbouwpraktijken’ – onder de loep genomen. Wat betreft de potentiële mitigatiemaatregelen zijn drie thema’s weerhouden, elk met een specifieke klimaatproblematiek:

- plantaardige productie en bodembeheer;
- dierlijke productie, mestopslag en mestbeheer;
- efficiënt energiegebruik en productie van hernieuwbare energie.

Ook voor het thema adaptatie werden een reeks van maatregelen voorgesteld aan het middenveld.

Gezien de specificiteit van de sector is ervoor geopteerd om haalbare maatregelen te weerhouden die op korte en langere termijn voornamelijk inspelen op de verbetering van het duurzame karakter van de sector. Het uitgangspunt is dat ook de economische en sociale duurzaamheid van de sector gewaarborgd moet blijven. Daarom is het van belang dat

de maatregelen technisch implementeerbaar, economisch haalbaar en maatschappelijk aanvaardbaar zijn. Via goede landbouwpraktijken met een efficiënt gebruik van grondstoffen, aangepaste teelttechnieken, aandacht voor de bodemkwaliteit en het gebruik van duurzame en hernieuwbare energie kan de Vlaamse land- en tuinbouw al een significante bijdrage leveren aan het klimaat, zonder op economisch vlak te veel te moeten inleveren.

Er zal voornamelijk worden ingezet op bijkomende sensibilisering en voorlichting met betrekking tot goede landbouwpraktijken, waarbij klimaat als horizontaal thema wordt meegenomen. Zo is op de landbouwbeurs Agriflanders van 2013 een sensibiliserings- en voorlichtingscampagne rond klimaat gelanceerd. De individuele land- en tuinbouwer kon daarbij – aan de stand met de thema's klimaat en ruimte, tijdens een studienamiddag en via een brochure 'Goed geboerd? Ook het klimaat is u dankbaar!' – op interactieve wijze bij het thema worden betrokken.

Ook in het voorlichtingsplan van de afdeling Duurzame Landbouwonwikkeling zal in 2013 en de volgende jaren verder worden ingezet op advisering, sensibilisering en voorlichting. Concreet betekent dit dat aandacht wordt besteed aan:

- landgebruik, met name het behoud en goed beheer van het graslandareaal en aandacht voor gras-klavermengsels;
- bodembewerking en het toedienen van organische stoffen zoals compost, groenbedekkers enzovoort;
- efficiënte bemesting;
- stallenbouw, mestopslag en mestverwerking;
- optimalisering van de voederrantsoenen (eiwitbenutting);
- efficiënter energiegebruik en overstap naar duurzamere energiebronnen;
- optimaliseren van teeltrotaties en de productie van alternatieve gewassen met het oog op eiwit- en energietoepassingen;
- agroforestry.

De lijst is niet limitatief. Minister-president Peeters maakt er ook onmiddellijk enkele kanttekeningen bij. Zo is vooralsnog onvoldoende bekend welke berekenbare effecten bepaalde processen genereren op het vlak van de uitstoot. Ook het berekenbare potentieel van bepaalde maatregelen is nog niet duidelijk. De grondgebonden landbouw kan op langere termijn wel belangrijke hoeveelheden broeikasgassen in de vorm van organische koolstof opslaan in de bodem en als zogenaamde 'sink' fungeren.

Niettemin zal via sensibilisering en voorlichting de nadruk blijvend gelegd worden op het streven naar een zo duurzaam mogelijke productie, met speciale aandacht voor het efficiënter gebruik van grondstoffen en hulpbronnen en het terugdringen van emissies naar water, bodem en lucht. Dat moet op termijn dan ook automatisch aanleiding geven tot het terugdringen van de emissies van broeikasgassen.

1.4. Vlaams Klimaatfonds

Wat betreft de verdeling en het gebruik van de middelen uit het Vlaams Klimaatfonds voor kortetermijnacties om de broeikasgasreductiedoelstelling van min 15 percent binnen de niet-ETS-sectoren nog te kunnen halen, meent de minister-president dat kostenefficiëntie primordiaal is. Hij stelde als landbouwmaatregelen met een concreet reductiepotentieel op de korte termijn het volgende voor:

- investeringssteun voor pocketvergisting op boerderijschaal. Daarbij wordt op bedrijfsniveau, dus op kleine schaal, drijfmest vergist en groene stroom en warmte geproduceerd voor gebruik op het eigen bedrijf op basis van het vrijgestelde methaan. Een bijkomend voordeel is dat het digestaat en de nutriënten op het eigen bedrijf kunnen worden benut, wat de kringloopgedachte ondersteunt;

- investeringssteun voor het gebruik in de glastuinbouw van laagwaardige restwarmte die elders wordt vernietigd, zoals bij de glastuinbouwcluster in Roeselare gebeurt met de restwarmte van de huisvuilverbrandingsoven.

1.5. Onderzoek

Een belangrijk accent ligt ook bij het wetenschappelijk onderzoek en praktijkonderzoek dat zowel het beleid als de sector wil ondersteunen en op bestaande expertise kan rekenen. Het ILVO-onderzoeksprogramma werkt algemeen op thema's zoals landbouwproductiviteit, efficiënt grondstoffengebruik, biodiversiteit, bodem, lucht, water enzovoort, die op een directe of indirecte wijze inspelen op de twee sporen van het klimaatbeleid.

Het eerste spoor onderzoekt hoe technologieën en systemen de impact van landbouw en visserij op het klimaat kunnen verminderen (mitigatie). Het tweede spoor onderzoekt hoe landbouw zich kan aanpassen aan de veranderende klimaatomstandigheden (adaptatie). Dat kan bijvoorbeeld gaan over droogte- of zoutresistente gewassen, gewassen voor de productie van biomassa enzovoort.

Voor meer informatie hierover verwijst de minister-president naar het onderzoeksprogramma 2013-2020 van het ILVO.

1.6. Visserij

Voor de visserij behelst de Vlaamse aanpak het stimuleren van duurzame visserijmethodes, het differentiëren in doelsoorten en visserijmethodes, onderzoek en participatie en aandacht voor het verhogen van de veiligheid aan boord.

1.7. Conclusie

De minister-president concludeert dat er inzake land- en tuinbouw nog inspanningen te leveren zijn additioneel aan de inspanningen die al werden gedaan. Hij hecht daarbij grote waarde aan overleg. Daarom zijn er rondetafels gehouden met het middenveld en wordt er maximaal rekening gehouden met wat haalbaar is en wat een draagvlak heeft. Het principe van de goede landbouwpraktijken is ook al omgezet in concrete acties en initiatieven. Op die manier leveren de land- en tuinbouw de bijdrage die daarvan kan en mag worden verwacht.

2. Vragen en opmerkingen van de leden

De heer *Hermes Sanctorum* bevestigt de grote betrokkenheid van de landbouwsector bij de klimaatveranderingen. De sector heeft enerzijds baat bij een ambitieus klimaatbeleid, maar anderzijds is de sector ook economisch van groot belang, stelt het lid. Maatregelen liggen derhalve gevoelig.

Het Vlaams Klimaatbeleidsplan voldoet niet volgens de kritische adviezen van de diverse adviesraden. De kritiek vindt zijn oorsprong in het feit dat in het plan eigenlijk wordt toegegeven dat Vlaanderen de doelstelling van min 15 percent tegen 2020 niet haalt. De Vlaamse Regering sloot zich nochtans aan bij de meer verregaande ambitie om samen met de andere Europese lidstaten te streven naar een reductie van broeikasgasemissies met 21 percent. De maatregelen in het Vlaams Klimaatbeleidsplan volstaan duidelijk niet, stelt het lid.

Met het Vlaams Klimaatfonds hoopt minister Schauvliege bijkomende inspanningen te leveren. De heer Sanctorum begrijpt uit de uiteenzetting van de minister-president echter dat hij van mening is dat het aan andere sectoren is om bijkomende inspanningen te leveren en niet meer aan de landbouwsector.

Met bijkomend onderzoek en sensibilisering komt Vlaanderen er niet, onderstreept het lid. Met plannen alleen ook niet, al kan het plan rond duurzame ontwikkeling op een positieve appreciatie rekenen. De prognoses vertellen evenwel een ander verhaal, met name dat een stijging wordt verwacht van de niet-energiegerelateerde emissies, als gevolg van het landbouwbeleid. Is die analyse correct?

In verband met het Vlaams Klimaatfonds werden twee concrete projecten vermeld die in aanmerking zouden komen, maar geen reductiepotentieel. Kan de minister daar informatie over geven?

Mevrouw *Gweny De Vroe* benadrukt in eerste instantie de tevredenheid van haar fractie over het feit dat er met werkgroepen is gewerkt om tot initiatieven te komen. Het lid is het ermee eens dat er al heel wat inspanningen zijn geleverd door de landbouwsector. Dat de minister-president zou laten uitschijnen dat deze volstaan, klopt volgens mevrouw De Vroe niet. Ze herinnert aan de conclusie waarin de minister-president stelde dat er nog inspanningen moeten gebeuren.

Open Vld wil nog vijf werkpunten onder de aandacht brengen. In eerste instantie gaat het om het voorstel van resolutie van de heer Karlos Callens c.s. over de oprichting van een verzekering voor land- en tuinbouwers tot dekking van schade door extreme weersomstandigheden of andere natuurrampen (*Parl.St.* VI.Parl. 2011-12, nr. 1521/1). Die verzekering lijkt de fractie belangrijk met het oog op de vermelde klimatologische veranderingen. Ten tweede wil het lid de aandacht vestigen op het probleem van de bijen, waarover een resolutie werd aangenomen door het Vlaams Parlement (*Parl.St.* VI.Parl. 2011-12, nr. 1340/3). Ten derde vindt ook Open Vld dat water- en energievoorziening betaalbaar moet blijven. Het VLIF zou bijvoorbeeld landbouwers kunnen ondersteunen bij het opzetten van systemen voor een meer rationeel gebruik en hergebruik van spoelwater en waswater.

Als vierde werkpunt noemt mevrouw De Vroe het bevorderen van agroforestry. Naast de reeds genomen initiatieven, hoopt haar fractie op een grotere impact en dat naar aanleiding van versnelde en uitgebreide inspanningen.

Tot slot stelt het lid dat het noodzakelijk is om te blijven investeren in innovatie en landbouwonderzoek. Dat moet het mogelijk maken te anticiperen en in te spelen op veranderingen in de landbouw zoals aanpassing van teeltprocessen, alternatieve gewassen/rassenverdeling, duurzaam bodembeheer of aanpassen van plant- en oogstdata.

Met de nakende hervorming van het gemeenschappelijk landbouwbeleid wordt het mogelijk om vergroening en plattelandontwikkeling optimaal en flexibel in te passen. Open Vld wil in dat kader beklemtonen dat ook een groene landbouw economisch leefbaar moet zijn.

Mevrouw *Tinne Rombouts* looft de manier waarop alsnog gezocht is naar mogelijkheden om toch nog nieuwe inspanningen te leveren vanuit de landbouwsector in het kader van de klimaatproblematiek. Het lid meent uit het verleden te mogen afleiden dat de gehanteerde aanpak niet zo slecht is geweest. De geboekte resultaten vloeien voort uit samenwerking met organisaties, landbouwers en de onderzoekswereld. De landbouwers moeten de plannen in de praktijk realiseren en het blijkt dat ook effectief wordt ingezet op wat volgens onderzoek een meerwaarde kan bieden. Mevrouw Rombouts meent dat een dergelijk winnstreven ook het snelst resultaten boekt. Ze kijkt uit naar de toekomstige engagementen vanuit de landbouwsector, al is duidelijk dat het leveren van inspanningen moeilijker wordt. Daarom rekent het lid op maximale ondersteuning vanuit het landbouwbeleid.

Voor mevrouw *Marleen Van den Eynde* is het een evidentie dat maatregelen inzake klimaat onontbeerlijk zijn. Vlaams Belang vindt de ambities van sommige politici evenwel vaak

te groot. Doelstellingen moeten haalbaar blijven en het is ook niet nodig altijd de beste leerling van de Europese klas te willen zijn, stelt het lid. Dat streven kan de Vlaamse concurrentiekracht verzwakken.

De landbouwsector leverde al heel wat inspanningen en dus worden nieuwe uitdagingen groter en nieuwe mogelijkheden moeilijker te vinden, meent ook mevrouw Van den Eynde. De sector blijft onderzoek doen en dat is positief en belangrijk. Doorgezette ondersteuning wordt daarin cruciaal genoemd. Vlaams Belang wil de sector vooral behoeden voor teveel negatieve maatregelen zoals afbouw van de veestapel. Het is voor de fractie belangrijk te kunnen voorzien in de eigen voedselbehoeften. Import van voedsel doet vraagtekens rijzen bij de voedselveiligheid.

In de vermelde aandachtspunten kan Vlaams Belang zich vinden. Toch is de fractie van oordeel dat vooral ook de ‘kleinere’ maatregelen, zoals bijvoorbeeld de subsidiëring van vergistingsinstallaties, tot grote resultaten kunnen leiden.

Ook de heer *Bart Martens* beaamt dat de landbouw al een aanzienlijke bijdrage heeft geleverd maar ook nog te leveren heeft in de agrificatie van de chemie en in de productie van duurzame biobrandstoffen. De focus moet volgens het lid daarbij liggen op de vergisting, die als energierecuperatiesysteem niet ten koste gaat van het sluiten van de koolstofkringloop en de nutriëntenkringloop. Het digestaat kan nog altijd als bodemverbeteraar worden aangewend. Het lid is dan ook blij met de investering voor pocketvergisting, naar Deens model. Opslag wordt daarbij gecombineerd met vergisting op bedrijfsniveau, wat een win-winsituatie creëert.

De grote vergistingsinstallaties kampen evenwel met de maatregelen die inzake groenestroomcertificaten zijn genomen. De ‘bandingfactor’ zou worden afgetopt op één voor 2013. Meer dan één certificaat per 1000 kilowattuur geproduceerde stroom is dan onmogelijk. Dat maakt het voor grotere vergistingsinstallaties onrendabel.

De heer Martens pleit er ten slotte nog voor om andere verwerkingsroutes voor biogas te exploreren die meer toegevoegde waarde en hernieuwbare energie kunnen opleveren. Voorlopig wordt alleen de omzetting naar elektriciteit ondersteund door de overheid, maar niet het gebruik als motorbrandstof of het mengen van biogas in het aardgasnet. Mogelijk kan daardoor met minder subsidies een hogere hernieuwbare energieproductie worden waargemaakt.

Het gebruik van restwarmte in de glastuinbouw vindt het lid van fundamenteel belang. Hij looft het project in Roeselare, maar vindt het tegelijk jammer dat de opbrengst uit warmte-kranchcertificaten groter blijkt dan het aansluiten op het restwarmtenet van de verbrandingsinstallatie. De restwarmte wordt hoe dan ook geproduceerd terwijl warmtekrachtinstallaties toch nog een fossiele brandstof nodig hebben. Er wordt derhalve een verkeerd signaal gegeven. Het lid acht het noodzakelijk dat de minister-president met de bevoegde minister nagaat hoe de meest duurzame vormen van warmteproductie een voordeel kunnen bieden.

Inzake de veestapel laat de heer Martens opmerken dat er allicht sprake is van een overcapaciteit, aangezien bepaalde sectoren al jaren met verlies draaien, zoals de varkenssector. De overcapaciteit in stand houden, doet de bewuste sectoren geen goed, stelt het lid. Dat aanpakken is inderdaad ingrijpend, maar instandhouding heeft voor een hele sector een negatieve impact. De omvang van de veestapel mag geen fetisj zijn, maar moet ook vanuit economisch perspectief in kaart gebracht worden om dan een realistische aanpak te ontwikkelen, besluit de heer Martens.

3. Antwoord van de minister-president

Ook minister-president *Kris Peeters* gaat ervan uit dat de land- en tuinbouw al heel wat inspanningen hebben geleverd, maar ook nog heel wat verdere inspanningen voor de boeg hebben. ‘Verstandig groen’ blijft zijn motto. Overleg en haalbare doelstellingen vooropstellen, vormen daarin een belangrijke factor. Er moet echter nog verder worden gegaan, stelt hij resoluut.

De heer Martens verwees naar de varkenssector. Die is niet tot Vlaanderen beperkt. De varkensprijs wordt op wereldniveau vastgelegd en is bijzonder volatiel. Zomaar ingrijpen op zogenaamde overcapaciteit, zou meteen reacties over tekorten uitlokken. Interventie verstoort de marktwerking.

Het debat over wat kan en niet kan en wat moet, is volgens de minister-president genuanceerder dan het afbouwen van de veestapel. Het daartoe beperken houdt onvoldoende rekening met de reeds gevoerde studies.

Alle opmerkingen en suggesties worden meegenomen.

Het initiatief voor gebruik van restwarmte in de glastuinbouwzones kan hij zeer waarderen. Het is echter niet altijd vanzelfsprekend en vaak zijn er tegenkantingen. Over de te leggen accenten en mogelijke initiatieven inzake de warmte-krachtkoppeling en andere, nog betere opties wil de minister-president onverminderd verder overleggen met de bevoegde minister.

Hij is zeker bereid de nodige stappen te zetten inzake nieuwe ontwikkelingen, zoals bijvoorbeeld al gebeurt voor voeders. Maar er zijn natuurlijk beperkingen die eigen zijn aan het werken met dieren. In zijn uiteenzetting heeft hij al verwezen naar de studie van de KU Leuven over de methaanuitstoot in de intensieve en extensieve veehouderij. Op het niveau van ontwikkelingssamenwerking ziet hij overigens nog belangrijke uitdagingen op het vlak van landbouweducatie.

De door Open Vld aangehaalde werkpunten worden meegenomen. Er is al heel wat werk verzet met betrekking tot de verzekering tegen noodweer waaraan mevrouw De Vroe refereerde, stelt de minister-president. Dat wordt in de uitwerking van PDPO III meegenomen.

Voor het bijenprobleem is een actieplan uitgewerkt en wordt in extra middelen voorzien.

Inzake het VLIF worden stappen in de aangegeven richting gezet.

Agroforestry is niet vanzelfsprekend met de beperkte oppervlakte van Vlaanderen. De minister-president volgt wel de redenering van mevrouw De Vroe dat groene landbouw ook leefbaar moet zijn.

De minister-president is het eens met mevrouw Van den Eynde wanneer die stelt dat de doelstellingen realistisch moeten zijn.

Mevrouw Rombouts haalde volgens minister-president Peeters dan weer terecht aan dat de werkwijze om tot resultaten en maatregelen te komen cruciaal is. Er moet sprake zijn van overleg met de sector.

De heer *Hermes Sanctorum* oppert dat het ontwerp van klimaatbeleidsplan zelf stipuleert dat zowel methaan als lachgas een toename zullen kennen van 7 percent tegen 2020 als gevolg van het landbouwbeleid. Er is volgens het lid geen sluitend plan om de klimaatdoelstellingen te halen. Dat zeggen ook de SERV, Minaraad en SALV. Niemand ontkent dat de

land- en tuinbouwsector al stappen heeft gezet, vooral inzake de energiegerelateerde emissies. Maar juist in de sector van de biovergisting worden nu installaties gesloten wegens het tekort aan ondersteuning.

De vergelijking met de veehouderij in Afrika vindt het lid interessant, maar hij wijst de minister-president op het reboundeffect waarmee de Westerse wereld wordt geconfronteerd. Daarbij wordt, ondanks een doorgedreven efficiëntie, een zodanig grote hoeveelheid geproduceerd dat het effect uiteindelijk teniet wordt gedaan. Hij maakt een vergelijking met de transportsector: steeds meer energiezuinige wagens produceren doet de facto de globale uitstoot niet afnemen. De efficiëntie kan niet blijven toenemen, op een bepaald moment moet de hoeveelheid dalen.

Minister-president *Kris Peeters* laat opmerken dat het in de landbouwsector over voedselproductie gaat en dat er ook een ethisch aspect aan verbonden is. Van de in Vlaanderen gekweekte varkens is 80 percent voor export bestemd.

De heer *Hermes Sanctorum* hoopt ten slotte dat de minister-president in het overleg ook verder dan 2020 durft te kijken.

III. GEDACHTEWISSELING VAN 28 MEI 2013 OVER DE BIJDRAGE VAN WONEN EN ENERGIE AAN HET ONTWERP VAN VLAAMS KLIMAATBELEIDSPAN 2013-2020, MET MEVROUW FREYA VAN DEN BOSSCHE, VLAAMS MINISTER VAN ENERGIE, WONEN, STEDEN EN SOCIALE ECONOMIE, EN VERTEGENWOORDIGERS VAN DE VLAAMSE WOONRAAD

Op 28 mei 2013 werd een gedachtewisseling gehouden over de bijdrage van Wonen en Energie aan het ontwerp van Vlaams Klimaatbeleidsplan 2013-2020, met mevrouw Freya Van den Bossche, Vlaams minister van Energie, Wonen, Steden en Sociale Economie, en vertegenwoordigers van de Vlaamse Woonraad.

1. Inleidende uiteenzetting

De heer *Pol Van Damme*, secretaris van de Vlaamse Woonraad, geeft toelichting bij het advies van de Woonraad over de conceptnota betreffende het Vlaams Klimaatbeleidsplan 2013-2020. Het advies focust op bepaalde onderdelen van het plan, vooral op mitigatie en op de sector gebouwen.

1.1. Algemene bedenkingen

Aandacht voor (energie)renovatie van het bestaande woningpark

De raad merkt op dat er voor het woningpark een globaal renovatieplan nodig is. Het Vlaamse woningpark is relatief goed in vergelijking met andere regio's, maar het is vrij oud. Een derde van de woningen dateert van voor 1945.

Er zijn verschillende markten. De eigendomsmarkt is van relatief goede kwaliteit. De sociale huisvestingsmarkt scoort inzake kwaliteit en betaalbaarheid duidelijk beter dan de private huurmarkt.

Uit de Europese SILC-studie blijkt dat 24 percent van de bevolking een woning betreft met een structureel probleem, een gebrek aan basiscomfort of een gebrek aan ruimte. Op de huurmarkt heeft veertig percent van de woningen een duidelijk gebrek. De private huurmarkt is op alle punten zwakker dan de rest. Het profiel van de bewoners is er zwak en men kampt er met een relatief grote betaalbaarheidsproblematiek. De verhuurders zijn over het algemeen oudere eigenaars die geneigd zijn af te haken als ze geconfronteerd worden met bijkomende eisen op het vlak van energie en dergelijke. Het is de bedoeling

het aantal woningen met een structurele problematiek te halveren. Dat zal echter extra inspanningen vergen.

Nood aan een gecoördineerd renovatie- en energiebesparingsbeleid

Er is nood aan een gecoördineerd renovatie- en energiebesparingsbeleid. Dit beleidsplan dient een gedifferentieerde aanpak te hanteren. Vooral de 19de-eeuwse stadswijken, met zijn vele private huurwoningen, zijn er slecht aan toe. Ook de oudere eigenaars wonen doorgaans minder comfortabel. De verschillende premies moeten beter op elkaar worden afgestemd.

In zijn advies 'Ruimte en Wonen' vroeg de Vlaamse Woonraad ook aandacht voor de verkavelingen van de jaren 60 en 70. Deze woningen zijn vaak van een relatief zwakke kwaliteit en voldoen niet aan de energienormen. Op dit ogenblik worden ze vaak bewoond door oudere mensen. In de komende periode zal het beleid dit probleem moeten aanpakken.

De Vlaamse Woonraad pleit voor een planmatige aanpak van stadsvernieuwing. In het advies Ruimte en Wonen pleit de raad voor een soort van marshallplan. Dat is niet evident gezien de diverse juridische eigendomsstructuren.

Additioneel effect van premies en stimuli

Het huidige beleid richt zich op individuen en premies. Het werkt met financiële stimuli zoals huursubsidies en renovatiepremie. Het beleid moet zich afvragen of mensen de woning aanpassen dankzij de premies. Misschien is de financiële stimulus slechts een bijkomend element. De raad heeft al herhaaldelijk bepleit dat mensen die boven een bepaalde inkomensgrens uitkomen, geen overheidssteun meer zouden krijgen.

Uit een studie van het Steunpunt Wonen is gebleken dat van het Vlaamse budget voor Wonen, dat ongeveer 840 miljoen euro bedraagt, momenteel ongeveer 520 miljoen euro naar eigenaars gaat, 300 miljoen euro naar sociale huur en 45 miljoen euro naar private huur. Binnen die laatste sector zijn de noden nochtans het grootst. Het beleid moet dus andere prioriteiten durven leggen. Met de zesde staatshervorming worden er een aantal bevoegdheden overgeheveld naar Vlaanderen, onder meer de woonbonus die uitsluitend gericht is op de eigendomssector.

Sociale implicaties van het energie- en renovatiebeleid

Het beleid zal ook altijd rekening moeten houden met de sociale implicaties van het energie- en renovatiebeleid. De verbetering van de energieprestatienorm en van de kwaliteitsnorm mag de betaalbaarheid niet in het gedrang brengen. Dat geldt zeker voor de huursector. Er zullen dus flankerende maatregelen moeten worden genomen op sociaal vlak.

Renovaties zijn doorgaans grote ingrepen die vaak moeten worden uitgevoerd door oudere eigenaars met een klein pensioen. Zij komen in vele gevallen niet aan renovatie toe omdat de renovatiepremie pas achteraf wordt uitbetaald. Prefinanciering is immers niet mogelijk. Die situatie leidt tot mattheuseffecten.

1.2. Specifieke aandachtspunten

Verbetering bestaand gebouwenpark

De Vlaamse Woonraad kan akkoord gaan met de nieuwe maatregelen in het ontwerp van Vlaams Klimaatbeleidsplan, zoals het sloopfonds. Het plan herbevestigt de nood aan renovatie in de sociale woningbouw.

Voor renovatie in de sociale woningbouw wordt er door de VMSW 2,9 miljard euro uitgetrokken en dat is positief. Op dit moment is het echter niet duidelijk wat het moet kosten om het volledige woonpatrimonium op te trekken naar hedendaagse normen. Daarom moet het beleid een langetermijnvisie uitwerken. Daarbij moet het planmatig te werk gaan, over verschillende regeerperiodes heen.

Er zullen ook 330.000 huishoudens bijkomen in Vlaanderen. Op dit ogenblik worden er veel nieuwe kavels aangesneden voor viergevelwoningen die zeer slecht scoren inzake energie en mobiliteit. Dat kan niet de bedoeling zijn. De Woonraad pleit voor concentratie in de groeiassen en in de steden, met onder meer wijkrenovatie en wijkconcepten inzake energie. Misschien kan het klimaatbeleidsplan daartoe een eerste aanzet geven.

Aandacht voor globaal energieverbruik

Het beleid moet aandacht besteden aan de volledige levenscyclus van het bouwen: materiaal, transport, sloopafval enzovoort. Daarbij kan het de maatstaf duurzaam wonen hanteren. Gelet op de demografische uitdagingen, dient het beleid bijzondere aandacht te besteden aan het raakvlak met de ruimtelijke ordening.

Praktische en financiële haalbaarheid

De Vlaamse Woonraad weet niet waar de nodige financiële middelen voor de geplande en voorgestelde maatregelen te vinden zijn, maar als de woonbonus een Vlaamse bevoegdheid wordt, kan er een herschikking worden voorgesteld.

Doorwerking in andere beleidsplannen

De Vlaamse Woonraad pleit voor meer onderlinge samenhang tussen de diverse sectorale beleidsplannen, zoals het Woonbeleidsplan, het Klimaatbeleidsplan en het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen. Die zouden op een meer geïntegreerde basis moeten stoelen, met daarin duurzaamheid als gemeenschappelijke doelstelling.

De heer Van Damme verwijst ten slotte naar de adviezen die de Vlaamse Woonraad al uitbracht over onder meer het Woonbeleidsplan en Beleidsplan Ruimte Vlaanderen en over thema's zoals woonfiscaliteit.

2. Reactie van mevrouw Freya Van den Bossche, Vlaams minister van Energie, Wonen, Steden en Sociale Economie

Minister *Freya Van den Bossche* deelt mee dat zij, net als een aantal andere ministers, aan de minister van Leefmilieu een aantal concrete voorstellen heeft voorgelegd. Het ging voor wat betreft de gebouwensector om de oprichting van een sloopfonds, een verhoogde slooppremie, bijkomende investeringskredieten voor de huisvestingsmaatschappijen voor een grondige energierenovatie, een hogere premie voor muurisolatie, in combinatie met andere ingrepen zoals dakisolatie en raamwerken en de premie voor grondige renovatiepremie met warmtepomp. Er werden ook maatregelen voorgesteld inzake energie.

Op dit moment is er een ranking opgemaakt van alle voorstellen op basis van onder meer kostenefficiëntie, additionaliteit, duurzaamheid en snelle inzetbaarheid. Binnen deze ranking scoorden de maatregelen rond wonen vrij goed. Nu is het wachten op beslissingen.

De adviezen van de Vlaamse Woonraad, de Minaraad, de SERV, de SARO en de Vlaamse Jeugdraad vormen een nuttige bijdrage aan het debat. Ze leggen de link tussen het ontwerp van Vlaams Klimaatbeleidsplan en het Woonbeleidsplan dat in opmaak is. De minister onderschrijft de vraag om aandacht te schenken aan het bestaande gebouwenpark, want

daar kan een grote energiewinst worden gescoord. De voorgestelde bijkomende maatregelen spelen daarop in.

De Vlaamse Woonraad vraagt een grootschalige aanpak. Die is opgenomen in het Energierenovatieprogramma 2020. Dit programma omvat niet alleen subsidies en premies, maar legt ook minimale energie-eisen op via de Vlaamse Wooncode. Zo kunnen de mensen ertoe worden bewogen om sneller tot investeringen over te gaan. Steun zal immers niet meer evident zijn op het ogenblik dat iets verplicht is.

De federale overheid heeft een aantal premies en belastingvoordelen voor energievriendelijke investeringen afgeschaft. Sommigen leven in de veronderstelling dat de Vlaamse overheid hetzelfde heeft gedaan, maar dat klopt niet. Daarom plant de Vlaamse overheid een nieuwe grootschalige communicatieactie, vooral rond het belang van isoleren.

Het is inderdaad belangrijk om rekening te houden met de betaalbaarheid van wonen, zowel inzake investeringen als inzake gebruik en onderhoud. De private huurmarkt vormt op dat vlak een probleem. Het financiële voordeel op de maandelijkse factuur gaat naar de huurder, terwijl de verhuurder de investering doet.

Nog tijdens deze regeerperiode probeert minister Van den Bossche werk te maken van een toegankelijke en eenvoudige premie voor sociale dakisolatieprojecten bij private huurders. Ze zal ook duidelijk communiceren dat een verplichting nakend is.

Het budget voor energierenovatie bij de VMSW is verdubbeld: er wordt 100 miljoen euro per jaar extra uitgetrokken. De nood blijft echter hoog. De minister wil de middelen voor het klimaatbeleid maximaal inzetten voor dergelijke ingrepen.

De minister staat achter het advies van de Woonraad om het energiegebruik van bouwmaterialen en bouwprocessen te verminderen. Het Materialendecreet is echter een bevoegdheid van de minister van Leefmilieu.

Het is de bedoeling om bij de opstelling van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen, een opdracht van de minister van Ruimtelijke Ordening, rekening te houden met het thema energie. Via een overleg tussen enerzijds het Departement LNE en het Vlaams Energieagentschap en anderzijds het beleidsdomein Ruimtelijke Ordening wordt er een maximale afstemming gegarandeerd.

Het Woonbeleidsplan Vlaanderen stelt dat elke woning tegen 2050 energieneutraal moet zijn. Daarom zullen drempels om te investeren in energiezuinigheid worden weggewerkt, zoals een gebrek aan kennis, onaangepaste regelgeving en het ontbreken van de juiste technologie aan een betaalbare prijs. Er worden ook linken gelegd tussen het Woonbeleidsplan en het Klimaatbeleidsplan.

De minister kan akkoord gaan met de opmerking dat er meer aandacht nodig is voor de private huurmarkt. Ze probeert al enige tijd meer invloed te krijgen op die markt, niet alleen inzake de impact op het klimaat, maar ook inzake de betaalbaarheid. Met de zesde staatshervorming zullen de huurwetgeving en de woonbonus Vlaamse bevoegdheden worden. Dan zal de Vlaamse Regering over veel meer instrumenten beschikken om een degelijk beleid te voeren, ook voor de private huurmarkt.

3. Vragen en opmerkingen van de leden

De heer *Hermes Sanctorum* verwijst naar de VITO-studie die werd opgesteld ter voorbereiding van het klimaatbeleidsplan. Daaruit blijkt dat de doelstellingen voor 2020 met het huidige beleidsinstrumentarium niet zullen worden gerealiseerd. De evaluatie van de

Kyoto-inspanningen voor de periode 2008-2012 toonde aan dat er voor de sector van de gebouwen nog geen grote kentering is. Het perspectief is er echter wel. Er werden namelijk een aantal maatregelen genomen die op termijn een positieve impact kunnen hebben op het klimaatbeleid, bijvoorbeeld het vermelde Energierenovatieprogramma.

Op het federale niveau werd de fiscale aftrek van energievriendelijke investeringen afgeschaft. De Vlaamse Regering is hiervoor niet verantwoordelijk, maar ze heeft deze maatregelen ook niet gecompenseerd. De huidige situatie inzake ondersteuning werd geëvalueerd door een aantal organisaties, waaronder het Passiefhuisplatform. Daaruit blijkt volgens de heer Sanctorum een terugval van de klassieke premies. Er is echter nog geen duidelijk perspectief voor de nieuwe mechanismen. De minister heeft wel een interessante aanzet gegeven. Ze denkt aan een slooppremie, een premie voor een grondige renovatie en een premie voor het installeren van een warmtepomp.

Het klopt dat de minister van Leefmilieu de trekker is van het klimaatbeleidsplan. Maar de heer Sanctorum heeft de indruk dat de verschillende ministers naar elkaar verwijzen. Het gaat om een plan voor de periode 2013 tot 2020. Het jaar 2013 is echter bijna halfweg en er is nog altijd geen perspectief op een plan met sluitende maatregelen. Er is nog altijd een kloof van 10 miljoen ton CO₂-equivalenten te dichten. Het lid vraagt dat de minister een aantal becijferde maatregelen voorlegt, bijvoorbeeld rond de verwarming van gebouwen. De minister heeft echter alleen een aantal voorstellen ingediend voor het benutten van het Klimaatfonds, dat volgens de heer Sanctorum onvoldoende inkomsten zal hebben voor het nemen van de noodzakelijke maatregelen. De Vlaamse Regering blijft volgens het lid ter plaatse trappelen.

In 2010 heeft Vlaanderen het op klimaatvlak niet goed gedaan. De emissies lagen ongeveer drie miljoen ton hoger in de niet-ETS-sectoren. Dat had te maken met de koude winter. Intussen was er in 2013 opnieuw een lange en koude winter. Daarmee werd echter geen rekening gehouden in de simulaties rond het klimaatbeleidsplan. Bovendien is het nog maar de vraag waarop die berekeningen gebaseerd zijn. Zal er een correctie gebeuren in die simulatie?

Met de zesde staatshervorming zal Vlaanderen een aantal nieuwe bevoegdheden krijgen, onder meer de woonbonus en het Fonds ter Reductie van de Globale Energiekost. Op federaal niveau besteedt men daar niet veel aandacht meer aan en op het Vlaamse niveau is de regering er nog niet mee bezig. De sociale doelgroepen zijn belangrijk in de werking van het FRGE. Hoe zal Vlaanderen dat belangrijke instrument overnemen en eventueel aanpassen?

De minister heeft niet zoveel gezegd over het aspect energie. Uit de cijfers van de VREG blijkt dat er inzake groene stroom een belangrijke terugval aan de gang is. De investeringen in zonnepanelen vormen daarvan het meest zichtbare element. Welke bijkomende maatregelen wil de minister treffen om te zorgen voor een stabiel investeringsklimaat in de energiesector?

Mevrouw *Tine Eerlingen* merkt op dat het bouwen van een energiezuinige woning aanvankelijk een groter budget vergt. Die meerkost wordt naderhand wel terugverdiend. Is er ook een bijkomend budget voor nieuwbouwprojecten in de sector van de sociale woningen? De minister heeft het namelijk alleen gehad over een bijkomend budget voor energiebesparingen bij renovaties.

De Vlaamse Woonraad vraagt aandacht voor het energieverbruik tijdens de volledige levenscyclus van een gebouw. Minister Van den Bossche verwijst daarvoor echter naar minister Schauvliege die bevoegd is voor de uitvoering van het Materialendecreet. Hiermee

kan echter ook rekening worden gehouden bij de nieuwbouw en renovatie van sociale woningen, door te letten op de duurzaamheid van de materialen die worden gebruikt.

Mevrouw *Marleen Van den Eynde* herinnert aan een eerdere toelichting van de minister over de becijferde voorstellen vanuit het beleidsdomein Wonen en Energie. De minister verklaarde daarbij dat ze de kloof met de doelstellingen van het klimaatbeleid met 44 percent zou kunnen dichtrijden vanuit Wonen en Energie (*Parl. St.* VI.Parl. 2012-13, nr. 1813/1). Kan dit worden gerealiseerd met het huidige klimaatbeleidsplan?

Zal de minister ingaan op de vraag van de Vlaamse Woonraad om andere prioriteiten te stellen?

4. Antwoord van de minister

Minister *Freya Van den Bossche* ontkent dat de Vlaamse Regering niets gedaan heeft toen de Federale Regering besliste om een aantal aftrekken voor energiemaatregelen te schrappen. De tussenkomst van de Vlaamse overheid voor de vervanging van ramen werd gevoelig verhoogd binnen de renovatiepremie. Binnen het FRGE werden gratis leningen georganiseerd voor doelgroepklanten. Bij energiezuinige nieuwbouw zijn er kortingen op de onroerende voorheffing. De isolatiepremies en de premie voor een zonneboiler zijn verhoogd. De Vlaamse Regering heeft de schrapping van een fiscaal voordeel ter waarde van veertig percent van de investering natuurlijk niet volledig kunnen compenseren.

De terugval in de renovaties vindt deels ook zijn oorzaak in de economisch moeilijke tijden. Het blijft echter zinvol om te investeren in isolatie. De investering is immers snel terugverdiend via de energiefactuur en daarna blijft het voordeel bestaan. Daarom wil ze blijven inzetten op sensibilisering, maar niet enkel op sensibilisering. De normering inzake energiezuinigheid zal daaraan worden gekoppeld. Voor de dakisolatie is die normering al ingeschreven in de Wooncode.

In oktober 2012 werden er becijferde voorstellen ingediend. Het opstellen van het plan neemt inderdaad tijd in beslag, maar politieke besluitvorming verloopt nu eenmaal vaak trager dan men zou willen. De discussie binnen de interkabinettenwerkgroepen is aan de gang. Gezien de ranking zal een belangrijk deel van de voorgestelde maatregelen betreffende Wonen en Energie effectief kunnen worden doorgevoerd. Het blijft natuurlijk zoeken naar een evenwicht binnen de meerderheid. Het belang van maatregelen in de gebouwensector voor het halen van de klimaatdoelstellingen mag inderdaad niet worden onderschat. Bovendien moeten deze maatregelen de betaalbaarheid van wonen ten goede komen en zorgen ze ook voor bijkomende activiteit in de bouwsector.

De minister wil, zoals gezegd, graag meer inzetten op de private huurmarkt. Door de zesde staatshervorming zal de Vlaamse overheid daarvoor ook over belangrijke bijkomende instrumenten beschikken. Ze betreurt wel dat de fiscaliteit voor de tweede woning niet mee overkomt. Daarmee zou de Vlaamse Regering sturend kunnen werken, omdat het meestal die woningen zijn die worden verhuurd. Vlaanderen zou bijvoorbeeld een extra woning voor het eigen genot wat minder voordelig kunnen maken en het verhuren ervan fiscaal kunnen belonen. De minister geeft wel signalen in die zin aan de Federale Regering.

Midden mei 2013 is er een akkoord bereikt over de overdracht van het FRGE aan de gewesten. De financiering zou gebaseerd zijn op het huidige aantal dossiers. Dat lijkt een faire afspraak voor Vlaanderen, dat vrij veel dossiers in het fonds heeft.

Volgend jaar wordt er 150 miljoen euro extra uitgetrokken voor nieuwbouw in de sector van de sociale woningen. Er is ook een nieuw financieringssysteem, het zogenaamde FS3. Daardoor zal een sociale huisvestingsmaatschappij die op korte tijd veel nieuwe woningen

bouwt, niet per definitie aankijken tegen negatieve cijfers in de boekhouding, zoals met het huidige NFS2 het geval was. Het financieringssysteem werd dus aangepast aan de boekhoudkundige werkelijkheid van de huisvestingsmaatschappijen. Daarmee wil de minister voorkomen dat de geplande investeringen worden afgeremd. Het bijkomende budget voor renovatie bedraagt 100 miljoen euro gedurende vijf jaar. Dat is ongeveer een verdubbeling in vergelijking met de vorige jaren.

Wat betreft Energie heeft de minister extra budget ingezet voor groene warmte omdat daar het grootste klimaatvoordeel kan worden geboekt in verhouding tot de ingezette middelen.

De uitvoering van het Materialendecreet is een bevoegdheid van de minister van Leefmilieu. Minister Van den Bossche wil wel laten onderzoeken in welke mate duurzaamheidscriteria een rol spelen in het ABC voor de sociale woningbouw. Daarin worden normen opgenomen voor de materialen die worden gebruikt.

5. Replieken

De heer *Hermes Sanctorum* herhaalt zijn vraag over de correctie voor de cijfers van het jaar 2013, gelet op de strenge winter.

Het lid twijfelt niet aan de goede bedoelingen van de minister, maar is nieuwsgierig naar de feiten. Het reductiepotentieel van de ingediende projecten moet worden vergeleken met de bestaande reductiekloof, namelijk tien megaton CO₂. De Vlaamse Woonraad vraagt om een marshallplan, een ambitieus pact tussen de sectoren wonen, energie en tewerkstelling. Een dergelijk plan is er zeker niet. Er is wel een energierenovatieprogramma en er zijn budgetten voor de sociale woningen. Vlaanderen is echter niet op schema om de doelstellingen te halen. De Confederatie Bouw stelt dat vooral het wegvallen van de ondersteuning daarbij een rol speelt.

De heer Sanctorum vraagt meer uitleg over het aanvullend beleid inzake groene stroom. Het lid is het eens met de minister dat ook groene warmte belangrijk is, maar op dat vlak is er vertraging opgelopen op Europees niveau. De industrie doet heel schamper over het voorliggende systeem. Voor het benutten van restwarmte zou een maximum gelden van zes euro per megawattuur. Voor de condensatieketels is er op dit ogenblik geen premie.

Inzake de energierenovatie van scholen, een bevoegdheid van de minister van Onderwijs, is er nog veel werk aan de winkel. Toch is het Vlaamse budget hiervoor afgeschaft, met het argument dat er te veel aanvragen worden ingediend. Op die manier zal Vlaanderen de doelstellingen niet halen.

Mevrouw *Tine Eerlingen* heeft begrepen dat het financieringssysteem voor de sociale woningbouw opnieuw wordt bekeken. Er wordt ook 150 miljoen euro extra vrijgemaakt. Is de financiering per project ook afhankelijk van de energieprestaties van de woningen? Zal men een groter budget krijgen voor de bouw van lage-energiewoningen?

Mevrouw *Valerie Taeldeman* stelt vast dat de Vlaamse Woonraad pleit voor flankerende maatregelen in de huursector. De minister stelt dat ze meer met normering voor huurwoningen wil gaan werken. Denkt de minister aan conformiteitsattesten voor huurwoningen?

De heer *Dirk de Kort* laat opmerken dat de minister recent nog heeft geantwoord dat er eigenlijk voldoende kredieten zijn voor renovatie. Uit een telex van het VMSW blijkt echter het tegendeel. Voor projecten die op de reserve staan, is volgens de VMSW de kans vrijwel onbestaande dat ze in 2013 kunnen worden aanbesteed, gezien het aanbod aan projecten,

de beperkte budgettaire middelen voor renovatie van het eigen patrimonium en de selectiecriteria. Daaruit leidt hij af dat het inzetten van middelen voor renovatie en voor energiemaatregelen in de sociale huisvesting in 2013 weer is stopgezet. Het lid betreurt voorts op zijn beurt dat energierenovatie van schoolgebouwen niet langer wordt ondersteund.

Mevrouw *Gwenny De Vroe* heeft een specifieke vraag over eigendomsverwerving. Het energieprestatiecertificaat is ingevoerd omdat mensen die een woning aankopen een correct beeld kunnen hebben van de energieprestaties van die woning. Het is echter algemeen geweten dat het EPC sterk kan verschillen naargelang de energiedeskundige die het heeft opgemaakt. Welk beleid wil de minister op dit vlak voeren?

De Vlaamse Jeugdraad heeft volgens het lid een pamflet verspreid waarin brandhout wordt gemaakt van het ontwerp van Vlaams Klimaatbeleidsplan. Daarin wordt onder meer gesuggereerd dat huishoudens hun energieverbruik zouden opvolgen met slimme meters. Wat vindt de minister van dat idee?

Minister *Freya Van den Bossche* antwoordt aan de heer Sanctorum dat de minister van Leefmilieu bevoegd is voor het opmaken van de cijfers voor 2013. Ze is wel bereid om de cijfers over het reductiepotentieel van de maatregelen van Wonen en Energie aan het lid te bezorgen.

Voor de sociale woningen is er al een soort van marshallplan. Voor 2014 alleen al wordt een extra budget van 250 miljoen euro voor nieuwbouw en renovatie uitgetrokken. Voor de private huursector moet echter een gelijkaardig plan worden uitgewerkt. De minister probeert te werken met de middelen die ze heeft. Zo probeert ze bijvoorbeeld meer woningen te verhuren via sociale verhuurkantoren. Een huurgarantiefonds moet ervoor zorgen dat de verhuurder minder hoeft te vrezen voor wanbetaling en dat de huurder minder snel op straat wordt gezet.

Er is volgens de minister ook nood aan een fiscaal instrument. De overheid mag zich niet beperken tot het stimuleren van eigendomsverwerving. Binnen de eigendomsverwerving zou ze een onderscheid kunnen maken naargelang de mate waarin de eigenaar renoveert. Ze zou ook incentives kunnen inbouwen voor huurwoningen.

Voor een zuinigere sociale woning krijgt de huisvestingsmaatschappij momenteel geen hoger budget. Er loopt wel een pilootproject voor passiefwoningen in de sociale woningbouw en dat project zal worden geëvalueerd. Er zijn ook projecten van modulair energiezuinig bouwen, onder meer aan de Universiteit Gent.

Inzake groene warmte heeft de Vlaamse Regering het systeem van exploitatiesteun moeten aanpassen naar investeringssteun. Daar is nogal wat tijd over gegaan. De minister blijft wel geloven in het idee.

De bedoeling van het nieuwe systeem voor groene stroom is het creëren van een stabiel investeringsklimaat. Op dat vlak worden er ook andere maatregelen genomen, zoals de omgevingsvergunning die onlangs principieel door de Vlaamse Regering werd goedgekeurd. Voor windmolens is dat een belangrijke stap in de goede richting.

De minister vindt de opmerking van de heer de Kort weinig fair. In de commissie Wonen werd toegelicht dat binnen het budget voor renovatie voorrang zou worden gegeven aan die projecten waarmee de grootste maatschappelijke winst kan worden geboekt: energierenovatie, leegstaande woningen, dringende werken en veiligheidswerken. Als er veel aanvragen zijn, moet men keuzes maken, ook al zijn de kredieten verdubbeld. Vroeger werd uitgegaan van het principe dat wie eerst komt eerst maalt. De huidige werkwijze is volgens

de minister zinvoller. Er is nooit zoveel geïnvesteerd in renovatie van de sociale woningsector als nu.

Het systeem van de energieprestatiecertificaten is een goed systeem, maar misschien is het destijds te snel doorgevoerd. De minister heeft er alles aan gedaan om de problemen van het systeem aan te pakken. De controles op de kwaliteit werden opgedreven. Er werden boetes uitgeschreven. Een aantal deskundigen werd geschorst wegens ondeskundig of frauduleus. Vanaf 1 januari 2014 wordt er ook een centraal examen georganiseerd voor energiedeskundigen. Wie in de fout gaat, zal dat examen moeten afleggen vooraleer hij weer aan de slag mag.

Tot nog toe heeft de minister nog geen groen licht willen geven voor algemene uitrol van slimme meters. De kosten-batenanalyse toont immers niet aan dat dit voor elke consument een goede zaak zou zijn. Uit de pilootprojecten zal blijken of het theoretische besparingspotentieel ook daadwerkelijk kan worden gerealiseerd. De eerste resultaten van die proefprojecten zijn niet echt positief. Als zou blijken dat de maatschappelijke baten groter zijn dan de kosten, zal de minister zeker pleiten voor de uitrol.

De minister zal het conformiteitsattest voor huurwoningen niet hanteren als een soort van verhuurvergunning. Ze wil het wel aantrekkelijker maken voor de eigenaars om dat attest aan te vragen.

De heer *Dirk de Kort* is ontstemd omdat hij meent dat de minister de indruk heeft gegeven dat er nog voldoende budgetten zijn voor sociale huisvestingsmaatschappijen die inspanningen willen doen voor renovatie. Uit de telex van het VMSW blijkt echter dat er wel degelijk een probleem is. Blijkbaar was de minister hiervan niet op de hoogte.

Minister *Freya Van den Bossche* begrijpt de bezorgdheid van de heer de Kort. Er is wel degelijk nog een budget beschikbaar, niet alle middelen zijn opgebruikt. Er kunnen nog prioritaire projecten worden goedgekeurd. Projecten die niet prioritair zijn, komen echter op de reservelijst. Ze kunnen alsnog worden uitgevoerd wanneer geselecteerde projecten niet doorgaan of ze kunnen in een volgend uitvoeringsprogramma worden opgenomen. Wanneer er een inventaris wordt gemaakt per huisvestingsmaatschappij, dan is het onvermijdelijk dat er daarna ook veel projecten worden ingediend. Dat is een goede manier van werken, want zo worden de noden zichtbaar. Voorlopig is het niet mogelijk om sneller te werken, aldus de minister.

IV. GEDACHTEWISSELING VAN 28 MEI 2013 OVER DE BIJDRAGE VAN MOBILITEIT AAN HET ONTWERP VAN VLAAMS KLIMAATBELEIDSPLAN 2013-2020, MET MEVROUW HILDE CREVITS, VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN, EN VERTEGENWOORDIGERS VAN DE MOBILITEITSRAAD VAN VLAANDEREN

1. Inleidende uiteenzetting

De heer *Frank Van Thillo*, secretaris van de Vlaamse Mobiliteitsraad, geeft uitleg bij het MORA-advies van 6 maart 2013 over het ontwerp van Vlaams Klimaatbeleidsplan. Voorafgaand zal hij echter ingaan op de adviezen van 27 april en 24 oktober 2012 over het klimaatbeleidsplan.

De heer Van Thillo wijst erop dat de MORA enkel bij consensus adviseert. Dat werkt goed voor strategisch advies over de grote lijnen van het beleid, maar minder goed over operationele zaken zoals de concrete maatregelen in de VITO-nota. Hoewel de raad zich van maart 2012 tot maart 2013 over de zaak boog, bedroeg de eigenlijke adviestijd slechts 30 dagen. De raad bestaat uit twaalf vertegenwoordigers van de sociale partners, zes ver-

tegenwoordigers van mobiliteits- en milieuverenigingen en vertegenwoordigers van steden, gemeenten enzovoort, maar geen echte klimaatexperts. De vraag verraste de raad en vergde inwerkingstijd.

1.1. *Advies van 27 april 2012 – stakeholdersoverleg klimaat en transport*

Het advies van 27 april 2012 geeft de resultaten weer van stakeholdersoverleg over het draagvlak voor de maatregelen in de VITO-nota over klimaat en transport, over voorstellen voor bijkomende maatregelen en over een implementatietraject en een langetermijnbeleid voor de transportsector.

Omdat de tijd kort was, heeft de raad zich gefocust op het participatietraject: wat heeft een klimaatbeleidsplan/mobiliteitsplan nodig aan participatief engagement van de stakeholders. Ook de uiteenzetting van vandaag is meer gefocust op het proces en de verwachtingen van het middenveld dan op de specifieke maatregelen. De stakeholders vinden een ambitieus beleid noodzakelijk en willen een klimaatbeleid op basis van duidelijke doelstellingen. Ze wijzen op enkele synergieën met andere beleidsniveaus en doen voorstellen voor een participatietraject. Ze pleiten tot slot voor een robuuste en transparante monitor.

Ambitieuus beleid is noodzakelijk

Het middenveld erkent dat een ambitieus beleid noodzakelijk is om resultaten te boeken. Quasi alle maatregelen hebben echter een effect op de kostenstructuur van de ondernemingen of van de gebruikers van het vervoer. De alternatieve brandstoffen hebben in de sector van het goederenvervoer nog weinig ingang gevonden. Daarom vraagt de sector naar innovatieve oplossingen om ook daar alternatieve brandstoffen te gebruiken. De volumegroei die van het transport tegen 2030 wordt verwacht, zowel van goederen- als personenvervoer, zorgt zelfs bij ongewijzigd beleid voor extra uitstoot van emissies. Voorts is er de internationale context van de transportsector. Als andere lidstaten bepaalde maatregelen niet nemen, betekent dat deloyale concurrentie. En het is moeilijk om overal dezelfde maatregel doorgevoerd te krijgen. Ter illustratie verwijst de raad naar de luchtvaartsector, die niet in de ETS gestapt is. Daarnaast bestaan er nauwelijks individuele maatregelen met voldoende draagvlak om de klimaatdoelstellingen te halen. Een set van maatregelen over verschillende domeinen is nodig.

Klimaatbeleid op basis van duidelijke doelstellingen

De grootste beheersingsmogelijkheid zit volgens de raadsleden in de verhoging van de efficiëntie van het voertuigenpark en de beheersing van de verkeersgroei, die volgens het middenveld niet gepaard mag gaan met het inboeten aan welvaart en mobiliteitsbeleving.

Een andere maatregelengroep waarover de raad zich boog zijn infrastructuurmaatregelen. De missing links werden al behandeld in vorige adviezen, nu kwam dynamisch verkeersmanagement aan bod. Voorts ziet de raad in comodaliteit en de ‘modal shift’ van het goederenvervoer mogelijkheden om met relatief kleine inspanningen milieueffecten te ressorteren door het wegwerken van modusinterne knelpunten.

Synergieën met andere beleidsniveaus

Omdat een set van maatregelen nodig is, moet er een omvattend actieprogramma komen, in synergie met andere beleidsniveaus. Het Europese niveau is het ideale om normeringen op te leggen. Dat vergt echter een politieke wil om ze te implementeren alsook flankerend beleid te voeren. Het federale niveau heeft dan weer bevoegdheden die het woon-werkverkeer beïnvloeden, onder meer inzake de bedrijfswagens of de steunmaatregelen voor elektrische voertuigen.

Uitwerken van een participatietraject

Elke maatregel is gebaat bij een groot maatschappelijk draagvlak. De VITO-studie was een nuttig document om het debat te openen, maar vertoonde toch enkele gebreken. Zo ontbrak er een sociaaleconomische analyse van de maatregelen. Het participatietraject werd als een containerbegrip naar voren geschoven terwijl er toch wel heel duidelijk verschillende fases aan zijn. De leden van de MORA zouden voortaan graag betrokken worden bij de aanbesteding van dergelijke studie. Dan kunnen ze immers aanvullingen suggereren die een maatschappelijk debat vergemakkelijken.

Bij het proefproject Kilometerheffing krijgt het middenveld wel de mogelijkheid om vooraf vragen te suggereren waardoor het maatschappelijk debat nadien vlotter verloopt. Het participatietraject kan zich dan toespitsen op de selectie en de implementatie van de maatregelen. Omdat de raad zoals gezegd geen consensus bereikte over de concrete maatregelen en dus noodgedwongen, ook door de korte tijdspanne, op de vlakte bleef, beloofde hij toch nog verder te zoeken naar een omvattender advies.

Robuuste monitor

De nood aan een robuuste en transparante monitor lijkt een dooddoener, maar heeft een grote invloed op het middenveld. Betrouwbare modellen zijn essentieel voor het maatschappelijke debat. Een transparante monitor motiveert het middenveld om een eigen ontwikkelingspad te herkennen.

Maatschappelijk debat

Op vraag van de minister is de raad dan toch het debat begonnen over de individuele maatregelen. De raad heeft vakbonden, werkgevers en mobiliteitsverenigingen gevraagd naar hun mening over de maatregelen van de VITO-studie, van het witboek Transport, van het middenveld zelf. Iedereen werd gevraagd de maatregelen te beoordelen op hun haalbaarheid – sociaal, economisch en technisch – en op hun kostprijs en effecten. De raad heeft het zich bewust moeilijk gemaakt en gevraagd naar de maatregelen die het middenveld zelf wil nemen en niet in de eerste plaats de maatregelen die door de minister worden voorgesteld en gesubsidieerd. Tot spijt van de raad bleek dat de meningsverschillen groot waren.

Over de kilometerheffing voor vrachtwagens was de raad in staat om een consensusadvies te geven, niet dadelijk, maar wel toen de Vlaamse Regering stap voor stap de modaliteiten duidelijk maakte. Te veel aspecten van de kilometerheffing voor personenauto's zijn daarvoor nog te vaag: de sociale en economische kostprijs, de kosten voor de werkgever enzovoort. Er waren wel flarden van meningen, maar onvoldoende voor een gedegen advies.

1.2. *Advies van 24 oktober 2013 – input voorbereiding Vlaams Mitigatieplan*

De raad heeft mondeling de discussiepunten voorgelegd aan de trekker van het Mitigatieplan en aan het kabinet en duidelijk gemaakt dat er vooralsnog geen consensusadvies mogelijk is. Wat de raad wel bijdroeg aan het Mitigatieplan, was de min 15 percentdoelstelling onderschrijven. Uit het maatschappelijke debat kwam naar voor dat de participanten het meeste heil verwachten van de beheersing van de verkeersgroei. De raad heeft daarvoor ook teruggegrepen naar vorige adviezen over telewerken, over het Pendelfonds en over de kilometerheffing voor vrachtwagens. Voorts moet ingezet worden op de milieukeurmerken van de voertuigvloot. Andere aanbevelingen hebben te maken met gedeelde mobiliteit, fietsinfrastructuur en carpoolen. De meeste van die facetten maken deel uit van het Mitigatieplan.

Het faciliteren van het maatschappelijk debat is volgens de MORA een overheidstaak bij uitstek. Veel maatregelen zijn gebaat bij een grote steun van het middenveld. De raad verwijst in deze naar het Mobiliteitsplan Vlaanderen.

1.3. Adviezen over het Mobiliteitsplan Vlaanderen

Het Mobiliteitsplan Vlaanderen is in opmaak en de raad verwacht dat het een actieplan is dat een kader biedt voor overleg, dat de krijtlijnen van de beleidskeuzes inhoudt en dat een cijfermatige onderbouwing geeft voor duidelijke keuzes. Als een mix van maatregelen in maatregelenpistes wordt geplaatst, ontstaan scenario's.

Delen van het Mobiliteitsplan Vlaanderen zijn al diverse keren voor advies voorgelegd aan de raad. Maar die eerste delen voldoen niet aan de verwachtingen. In 2011 zei de MORA al dat het informatieve gedeelte tekortschiet in beleidsdomeinoverschrijding, niet alleen wat betreft ruimtelijke ordening, maar ook voor milieu en economie. In de missie en visie van 2012 ontbrak het volgens de MORA aan enkele keuzes. Zo werd bij het 'groen en efficiënt vervoer' geen ambitieniveau geplaatst, noch een keuze gemaakt tussen de alternatieve aandrijftechnologieën.

Een lijst van de adviezen over het Mobiliteitsplan is in de presentatie opgenomen.

1.4. Advies van 6 maart 2013 over het ontwerp van Vlaams Klimaatbeleidsplan

Het advies van 6 maart 2013 over het ontwerp van Vlaams Klimaatbeleidsplan is dus eigenlijk een synthese van voornoemd proces.

De raad concludeert dat het ambitieniveau niet wordt gehaald. Hij wijst op het goed gestarte participatieproces, waarin echter elementen ontbreken om tot een werkelijke bijkomende waarde voor het beleid te komen. De intentie tot afstemming tussen de beleidsdomeinen is volgens de raad positief.

Het maatschappelijke debat moet nog worden gevoerd op basis van concrete cijfers, onder meer een concrete emissiereductie per maatregel. Het gebrek aan kwantificeerbare indicatieve doelstellingen is een conclusie van de SERV, maar ook de leden van de MORA ontberen sectorale doelstellingen. De status van bepaalde maatregelen was voor het middenveld niet duidelijk: of het al dan niet beslist beleid is en wie het zal uitvoeren. De 'roadmap groene logistiek' is daar een voorbeeld van.

Daarnaast pleit de raad voor goede sociaaleconomische kosten-batenanalyses, bijvoorbeeld voor de kilometerheffing, en een goede kostenefficiëntieberekening. Het middenveld wil dat de maatregelen, gefinancierd door het Klimaatfonds, maximaal bijdragen aan de doelstellingen.

De raad vraagt ook om de spoorwegen op te nemen in de Vlaamse visie over klimaatbeleid. Die zorg is verdwenen sinds de regering werkt aan een Vlaamse Spoorstrategie.

Daarnaast vraagt de raad duidelijkheid over de financiering.

Tot slot pleit de MORA voor een snel en concreet Vlaams Mobiliteitsplan.

2. Reactie van de minister

Minister *Hilde Crevits* herinnert aan haar uitvoerige toelichting van 7 november 2012 van maatregelen met een impact op de klimaatdoelstellingen (*Parl.St.* VI.Parl. 2012-13, nr. 1813/1). De minister zal nu voornamelijk het advies van de MORA becommentariëren. De heer Van Thillo schetste volgens de minister het proces correct. Dat een mobiliteits-

plan dringend is, is een conclusie die de minister deelt. De regering heeft ondertussen het informatieve deel goedgekeurd, van het richtinggevend deel is de missie en de visie ook al door de Vlaamse Regering behandeld. Momenteel worden de strategische en de operationele doelstellingen op punt gesteld. Die zijn natuurlijk gekoppeld aan het actieplan, met acties, budget en plan van aanpak. Het moeilijkste is de impact van rekeningrijden correct inschatten. Daarom worden er twee scenario's opgesteld: één met rekeningrijden voor personenwagens en één zonder. Het klopt dat het plan dus concreet moet zijn, maar dat is niet evident en zonder weerga.

Voor het proefproject inzake rekeningrijden is er eindelijk een akkoord met de andere gewesten. Dat het middenveld nu al de mogelijkheid heeft vragen te stellen, kan inderdaad alleen maar het participatieproces bevorderen. De minister is tevreden dat de MORA die zienswijze deelt. In het voorjaar worden de resultaten verwacht waarop dan een debat gefundeerd kan worden. De minister wil daarop niet wachten om een mobiliteitsplan op te stellen, dat is de reden voor de twee scenario's. Ze hoopt dat de regering voor het zomerreces de knoop doorhakt, zodat de MORA er zich in het najaar van 2013 kan over buigen.

De minister gaat over tot haar commentaar bij de concrete voorstellen van de MORA.

Emissiereductie-impact

Op de suggestie zicht te geven op de emissiereductie-impact van alle maatregelen, antwoordt de minister dat het Vlaams Mitigatieplan gebaseerd is op verschillende studies. Binnen het onderzoek 'Ondersteuning bij de ontwikkeling van het Vlaams Klimaatbeleidsplan' is in eerste instantie gekeken naar het belang van de verschillende niet-ETS-sectoren (gebouwen, transport, landbouw, industrie, afval) die bijdragen aan de CO₂-emissies. Waar de gebouwensector verantwoordelijk is voor 38 percent van de totale niet-ETS-broeikasgasemissies, landbouw voor 15 percent, industrie voor 11 percent, is mobiliteit verantwoordelijk voor 32 percent van deze emissies (cijfers 2010). Het grootste aandeel komt van personenverkeer over de weg (46 percent), gevolgd door goederenverkeer over de weg (35 percent). Scheepvaart maakt 3 percent uit. De minister verwijst in dit verband nog naar de discussie over de brandstofcorrectie.

In deze studie is ook het reductiepotentieel van individuele maatregelen terug te vinden. In een volgende stap is een analyse gemaakt van de mogelijke transportmaatregelen. Hierbij is rekening gehouden met de twee eerdere MORA-adviezen van april en oktober 2012. Deze maatregelen zijn gebundeld in enkele maatregelenclusters. Per cluster werd geschat wat de impact ervan kan zijn op de verkeersintensiteiten, parksamenstelling of het brandstofgebruik. Op die manier werd het reductiepotentieel van het pakket aan maatregelen berekend.

Het Vlaams Mitigatieplan wil vooral een akkoord bereiken over welke maatregelenclusters binnen elke sector noodzakelijk zijn om de CO₂-reductiedoelstelling voor Vlaanderen te halen. Het is niet de bedoeling om voor elke maatregel afzonderlijk de emissiereductie-impact op te nemen. Het reductiepotentieel en de kosten die hiermee gepaard gaan, zijn vaak sterk afhankelijk van de manier waarop concreet invulling zal gegeven worden aan de maatregel. Voor de maatregelen waarvan het individueel reductiepotentieel is gekend, is dit opgenomen in het VMP. Reductiepotentiëlen kunnen echter niet zomaar worden opgeteld. Bepaalde maatregelen hebben immers interfererende reductiepotentiëlen, zodat bij optelling het gevaar bestaat voor dubbeltelling.

Het is daarom belangrijk het totale reductiepotentieel van een pakket maatregelen te kennen. Een eerste inschatting hiervan is opgenomen in figuur 8 van het VMP. Meer defini-

tieve cijfers kunnen pas berekend worden zodra de afgelegde kilometers in de mobiliteits-scenario's van het Mobiliteitsplan definitief bekend zijn.

Een inschatting van de kostprijs is opgenomen in tabel 21 (pagina 137). Het gaat hier vooral over maatregelen die vanuit het oogpunt van het beperken van de CO₂-emissies belangrijk zijn. Niet alle kosten zitten in dit overzicht vervat. Zo zijn investeringen in het openbaar vervoer om de doelstellingen inzake modale verdeling (modal shift) te behalen niet opgenomen.

Omdat de verschillende maatregelen ook bijdragen aan de andere doelstellingen van het mobiliteitsbeleid (bereikbaarheid, veiligheid, toegankelijkheid enzovoort) is een beoordeling van de kostenefficiëntie van deze maatregelen enkel vanuit het perspectief van CO₂-reductie niet opportuun.

Kwantificeerbare indicatieve doelstellingen

De MORA beveelt aan werk te maken van een duidelijk beleidskader met kwantificeerbare indicatieve doelstellingen. De minister antwoordt dat op basis van de prognoses voor elke sector een gekwantificeerd sectoraal reductiepad is uitgetekend (tabel 5 in VMP, pagina 59). Deze reductiepaden zijn de doelstellingen voor elke sector en zullen bij de voortgangsrapportering nauwkeurig worden gemonitord. Dat het niet gemakkelijk is om kennis, interesse en draagvlak te verkrijgen, tonen de discussies binnen de MORA aan.

Gewestelijke emissiemodellen en gerapporteerde emissies

De raad vraagt om het verschil tussen gewestelijke emissiemodellen en gerapporteerde emissies op basis van federale brandstofverkoopcijfers uit te klaren. De minister legt uit dat de brandstofcorrectie in 2005 13 percent bedroeg en in 2008 22 percent. De brandstofcorrectie wordt berekend als het verschil tussen enerzijds de berekende CO₂-emissies op basis van de gereden kilometers en de parksamenstelling (bottom-up) en anderzijds de hoeveelheid verkochte brandstof in België (top-down). Het verschil tussen beide is zeer groot. De maatregelen opgenomen in het klimaatbeleidsplan hebben effect op het aantal gereden kilometers en op de parksamenstelling. Het effect hiervan op de CO₂-emissies is enkel zichtbaar in de bottom-upberekening, dus op basis van de gereden kilometers.

De grootte van de brandstofcorrectie heeft een enorm effect op de reductie in CO₂-emissies. Het verschil in CO₂-reductie op basis van de cijfers met betrekking tot de brandstofcorrectie kan immers oplopen tot maar liefst 7 percent. In tabel 5 in het VMP staat daarom de reductie ten opzichte van 2005 met een lagere brandstofcorrectie: 8,5 percent, waar deze 1,5 percent is bij een hogere brandstofcorrectie. Aangezien er een groot verschil is in brandstofcorrectie tussen 2005 en 2008, werd met deze onzekerheid omgegaan door te werken met twee scenario's of berekeningsvarianten. Dit zal bijkomend verduidelijkt worden in het Vlaams Mitigatieplan.

Zoals aangegeven in het ontwerp van VMP kan het verschil tussen de emissies berekend aan de hand van het aantal afgelegde kilometers en de emissies berekend aan de hand van de brandstofverkoop deels verklaard worden door tanktoerisme (in België benzine tanken en in het buitenland rijden), deels door het verbruik voor off-roadmachines (bijvoorbeeld grasmaaiers op benzine, waarvan de benzine wordt toegerekend aan 'transport'). Er spelen allicht andere factoren die momenteel worden uitgeklaard in overleg met de federale overheid en de andere gewesten. Tanktoerisme wordt in de hand gewerkt door het verschil in accijnzen in België ten opzichte van buurlanden, het gebruik van tankkaarten voor bedrijfswagens die enkel in België geldig zijn en waarmee nog wordt getankt alvorens over de grens te rijden enzovoort. Ter informatie voegt de minister nog toe dat ook in andere lidstaten een verschil wordt vastgesteld tussen CO₂-emissies berekend aan de hand van

brandstofverkoop en CO₂-emissies berekend aan de hand van het aantal afgelegde kilometers.

Duidelijk beleids- en participatietraject voor invoering prijszettingssysteem

De raad suggereert de Vlaamse Regering een duidelijk beleids- en participatietraject uit te werken voor invoering van een prijszettingssysteem voor personenwagens, meer concreet een kilometerheffing of alternatieve systemen. De minister ziet de invoering van een prijszettingssysteem voor personenwagens als een belangrijk instrument om de CO₂-emissies te reduceren. In het VMP werd de beslissing van de Vlaamse Regering opgenomen: “Er wordt tegen 2016 werk gemaakt van de invoering van een gedifferentieerde kilometerheffing voor vrachtwagens en daaraan gekoppeld een proefproject inzake de voorziene technische uitbreidbaarheid van dit systeem naar personenwagens zoals voorzien in het regeerakkoord 2009-2014.”. Nog deze legislatuur willen de drie gewesten een apart proefproject voor personenvervoertuigen opzetten dat vooral gericht is op de gedragseffecten. Op basis van de resultaten van de proefprojecten zal Vlaanderen in overleg met de andere gewesten in de volgende regeerperiode (2014-2019) keuzes maken.

De minister schetst kort een stand van zaken betreffende de kilometerheffing voor vrachtwagens, het wegenvignet en het proefproject inzake een kilometerheffing voor personenwagens. De aanbestedingsprocedure voor een kilometerheffing voor vrachtwagens is gestart op 23 mei 2013. De bedoeling is om het contract af te sluiten voor het einde van de legislatuur, zodat het systeem vanaf dan kan worden geïmplementeerd en operationeel is in 2016. De minister benadrukt dat de drie gewesten in hun huidige politieke samenstelling zich akkoord hebben verklaard, zowel met het tijdspad, het tracé als de aanpak voor de kilometerheffing voor vrachtwagens en personenwagens.

Het wegenvignet dat ook deel uitmaakt van de overeenkomst, wordt nu aan bijkomend onderzoek onderworpen ten gevolge van opmerkingen van de Europese Commissie. Het wegenvignet staat los van het proefproject inzake kilometerheffing dat moet nagaan wat de gedragseffecten van een dergelijke heffing zullen zijn. De proef zal worden uitgevoerd in de GEN-zone. De drie gewesten hebben de procedure gestart om een private partner aan te trekken die het project verder zal uitwerken en uitvoeren.

Verschaft duidelijkheid over de status van de maatregelen

Bij de definitieve goedkeuring van het VMP zal volgens de minister worden verduidelijkt wat de status is van de verschillende maatregelen binnen de maatregelenclusters.

Actieplan annex tijdspad per maatregel

De raad vraagt een actieplan annex tijdspad per maatregel op te stellen. De minister acht het vanzelfsprekend dat het VMP als strategisch beleidsplan een akkoord wil bereiken over welke maatregelen binnen elke sector noodzakelijk zijn om de CO₂-reductiedoelstellingen te halen. Het Mobiliteitsplan Vlaanderen zal de transportmaatregelen nader bepalen waarbij de CO₂-emissiereductie een strategische doelstelling zal vormen.

Sociaaleconomische kosten-batenanalyse bijkomende maatregelen

De MORA vraagt om bijkomende maatregelen vooraf aan een sociaaleconomische kosten-batenanalyse te onderwerpen. De minister repliceert dat voor bijkomende maatregelen die beroep doen op cofinanciering uit het Vlaams Klimaatfonds een beoordelingskader uitgewerkt werd dat de prioritering voor interne maatregelen en de kostenefficiënte besteding garandeert. Bijkomende beleidsvoorstellen worden aan dit beoordelingskader ge-

toetst. Het beoordelingskader is gebaseerd op beleidsadditionaliteit, complementariteit, kostenefficiëntie, implementatietraject en duurzaamheid.

Spoorwegen in een Vlaamse visie op klimaatbeleid

Op het punt over de plaats van de spoorwegen in een Vlaamse visie op klimaatbeleid, heeft de raad zelf een nuance aangebracht, dus gaat de minister over tot de opmerkingen over het Klimaatfonds.

Klimaatfonds

De MORA vraagt voorrang voor bijkomende maatregelen en vraagt om eventuele bijkomende inkomsten voor het fonds in kaart te brengen. De minister herinnert aan het vooraf bepaalde beoordelingskader. Ze is het niet eens met de opmerking van de MORA over additioneel beleid. Maatregelen die enkel een versnelde uitvoering van bestaand beleid beogen, worden in het beoordelingskader minder gunstig beoordeeld. Bijkomende maatregelen maken daardoor meer kans op cofinanciering. De minister ziet echter ook het versneld invoeren van maatregelen als additioneel beleid, bijvoorbeeld de vergroening van De Lijn met een bijkomend contingent waterstofbussen of biogasbussen.

Ook de minister wil een billijke verdeling van de middelen. Zoals de SERV, Minaraad en SALV in hun gezamenlijk advies stelden, is een evenwicht tussen de sectoren en tussen de doelgroepen nodig en is een billijke verdeling een essentiële randvoorwaarde voor het behoud van het draagvlak bij de diverse maatschappelijke sectoren. De regering zoekt een consensus daarover.

Mobiliteitsplan

Wat het Mobiliteitsplan betreft, herhaalt de minister haar voornemen om het nog voor het zomerreces van 2013 klaar te hebben. Het reduceren van de CO₂-emissies zal als streefdoel op strategisch niveau worden opgenomen. De MORA kan dan na de zomer het debat voeren op basis van heel wat nieuwe informatie.

Afstemming tussen coherente beleidsplannen

De minister is het eens met de gezamenlijke aanbeveling van de Minaraad, SERV en SALV inzake de nood aan een meer geïnstitutionaliseerd kader voor afstemming en stroomlijning tussen de verschillende Vlaamse beleidsplannen. Daarvoor werden de nodige samenwerkingsverbanden opgezet. Die vruchtbare wisselwerking is ook nodig voor het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen met significante effecten op het Mobiliteitsplan.

3. Vragen en opmerkingen van de leden

Voor mevrouw Karin Brouwers zijn het Vlaamse Klimaatsbeleidsplan en het Vlaams Mitigatieplan enkele van de vele plannen, zoals ook het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen en het Mobiliteitsplan. Het probleem is dat de plannen een verschillend tijdsbestek hebben, terwijl het voor het lid belangrijk is dat ze samensporen. Tot nog toe merkte het lid gelukkig geen tegenstrijdigheden.

In sommige gevallen heeft het verschil in timing wel gevolgen, zo bevat het Mobiliteitsplan twee scenario's omdat het proefproject inzake de kilometerheffing voor personenwagens nog moet starten en de resultaten daarvan pas volgend jaar bekend zullen zijn. Waarmee mevrouw Brouwers niet wil zeggen dat er op de resultaten moet worden gewacht om het Mobiliteitsplan verder uit te werken. Het is echter duidelijk dat de MORA pas met inzicht de discussie kan voeren wanneer de resultaten van het proefproject beschikbaar zijn. De

effecten op sociale omstandigheden, ecologie, menselijk gedrag moeten daaruit immers blijken.

De heer Van Thillo maakte een opmerking over alternatieve brandstoffen voor de sector van het goederenvervoer. Mevrouw Brouwers las daarover wel een passage, meer bepaald over het gebruik van gas als brandstof voor vrachtwagens. Haar fractie vraagt om dat denkspoor de komende jaren verder te ontwikkelen.

Het ontwerp van Vlaams Mitigatieplan heeft het over een onderzoek naar milieuvriendelijke weginrichting. De studie focust op lokale milieuaspecten, luchtkwaliteit en geluid maar brengt ook de impact op de CO₂-emissies in rekening. Het lid vraagt meer uitleg over het opzet en informeert of de middelen van het Klimaatfonds in dat geval wel uitzonderlijk voor infrastructuur kunnen worden gebruikt.

De heer *Hermes Sanctorum* laat vooreerst opmerken dat niemand tegen een maatschappelijk debat gekant is. Bij zijn weten heeft ook niemand gezegd dat een correct klimaatbeleid voeren een gemakkelijke zaak is. Daarna vat hij de uiteenzettingen van de ministers over het ontwerp van klimaatbeleidsplan samen. Minister van Leefmilieu Schauvliege, de coördinerende minister, vindt volgens het lid dat ze voor weinig bevoegd is en dat het vooral aan de andere ministers is om actie te ondernemen. Minister-president Peeters, bevoegd voor Landbouw, vindt dat zijn sector voldoende inspanningen leverde en dat het in eerste instantie aan de andere sectoren, zoals gebouwen en transport, is om maatregelen te treffen. Minister van Energie en Wonen Van den Bossche erkent dat het traag gaat en zegt wel actie te willen ondernemen, maar ze is niet zeker dat ze voldoende budget zal krijgen. De minister van Mobiliteit wil dan weer vooral werken aan een maatschappelijk draagvlak voor maatregelen in haar sector. Dat is medio 2013 de stand van zaken van het klimaatbeleidsplan voor de periode 2013-2020 en dat is volgens het lid ruimschoots onvoldoende.

Iedereen erkent dat er bijkomende inspanningen nodig zijn, maar eigenlijk gebeurt er niets. Het ontwerp van klimaatbeleidsplan is niet sluitend en niet overtuigend. Een gecumuleerde reductiekloof van tien megaton CO₂-equivalenten moet nog worden gedicht en het lid verwachtte dat er concrete voorstellen zouden worden gedaan om de kloof te dichten, maar blijft op zijn honger zitten. Hij merkt geen evolutie sinds de gedachtewisseling van november 2012. Natuurlijk zijn sommige maatregelen moeilijk, ook die inzake mobiliteit, en uiteraard moet er een maatschappelijk debat worden gevoerd, maar dat was vier jaar geleden ook al duidelijk.

Wat betreft de brandstofcorrectie voor de berekening van de broeikasgasemissies van de transportsector verwijst de heer Sanctorum naar het gezamenlijke advies van de Minaraad, SERV en SALV. Het is voor het lid evenmin duidelijk waarom de minister het fameuze 'BELvar'-scenario, dat uitgaat van een lagere correctie voor brandstofverkoop, heeft opgenomen in het plan. Er zijn immers geen aanwijzingen dat het een correcte inschatting betreft.

Transport & Mobility Leuven heeft berekend dat de plannen van de Vlaamse Regering voor de Brusselse ring, ten opzichte van het business-as-usual-scenario, 10 percent extra CO₂-uitstoot tegen 2020 zouden betekenen. Waarom kiest de Vlaamse Regering voor maatregelen die het halen van de norm moeilijker maken?

Mevrouw *Griet Smaers* betitelt het advies van de MORA als evenwichtig en weldoordacht. Ten behoeve van de heer Sanctorum wijst ze op de vele discussies in de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken over duurzame mobiliteit. Ook de koppeling en integratie met het Vlaams Klimaatbeleidsplan en het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen werden daarbij benadrukt. Dat leidt haar tot de conclusie dat iedereen wil werken aan duurzame mobiliteit en dat er al heel wat inspanningen zijn gebeurd, onder meer ten behoeve van openbaar

vervoer. Al die inspanningen ten spijt, stijgt het aantal personen dat gebruikmaakt van het openbaar vervoer niet. Het personenverkeer is de grootste vervuiler, maar een ommekeer vergt een maatschappelijk draagvlak en een mentaliteitswijziging. Iedereen is voor duurzame mobiliteit, maar op korte termijn is een grote ommekeer inzake personenverkeer niet realistisch. Het openbaarvervoernetwerk is daartoe overigens nog niet overal voldoende uitgebouwd. De Vlaming gebruikt nog altijd zijn wagen, maar dat is vaak nog nodig. Dat is volgens mevrouw Smaers de reden waarom een meer duurzaam voertuigenpark een absolute vereiste is, zoals ook wordt benadrukt in de adviezen van de MORA. Ze gelooft dat op middellange termijn daar de grootste winsten op het vlak van emissies kunnen worden geboekt. Het volstaat niet alleen maar in te zetten op openbaar vervoer.

Mevrouw *Tine Eerlingen* is het eens met de visie van mevrouw Smaers. Mobiliteit is een moeilijke sector omdat de beweegredenen voor een vervoerskeuze niet altijd eenduidig of rationeel zijn. Diegene die zich verplaatst, draait bovendien niet op voor alle kosten, heel wat kosten zijn immers extern. Het proefproject inzake rekeningrijden zal de bewustwording bevorderen. Rekeningrijden zal trouwens ook de aankoop van minder vervuilende voertuigen, waarvoor de kilometerheffing kleiner is, bevorderen. Het lid hoopt dan ook dat de resultaten van het proefproject snel beschikbaar zijn en dat verder hierop kan worden ingezet.

De heer *Dirk de Kort* laat op zijn beurt opmerken dat bij de besprekingen in de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken ook het aspect milieu wordt benadrukt. Hij verwijst als voorbeeld naar de resolutie van 8 juli 2010 betreffende de nieuwe beheersovereenkomst 2010-2014 van de Vlaamse Vervoermaatschappij – De Lijn (*Parl.St.* VI.Parl. 2009-10, nr. 582/7). Daarin wordt onder meer gevraagd een ‘masterplan groen vervoer’ uit te werken voor het gehele net van De Lijn. Over de opvolging daarvan wordt verslag uitgebracht bij de bespreking van de beleidsbrieven. Een recenter voorbeeld is de resolutie van 12 juni 2013 betreffende doorstroming in het verkeer (*Parl.St.* VI.Parl. 2012-13, nr. 1905/4). Daarin wordt gevraagd te investeren in innovatieve technieken, zoals slimme verkeerslichten. Dat kan dan onderdeel uitmaken van het Mobiliteitsplan.

Een betere verkeersdoorstroming is voor de heer de Kort wezenlijk. Hij suggereert om de milieukost voor het stilstaande verkeer op de Brusselse ring te berekenen. Een scheiding van het doorgaande en het plaatselijke verkeer daar, zal het milieu ten goede komen. Zeggen dat er geen infrastructuur meer mag bijkomen, het zogenaamde Bokrijkmodel, is niet in het belang van duurzame mobiliteit. Naast innovatieve technieken, is het inderdaad ook nodig te sleutelen aan het gedrag. Slechts als er anders moet worden betaald voor mobiliteit, zal het verplaatsingsgedrag veranderen.

Mevrouw *Gweny De Vroe* verwijst naar het onderdeel Luchtvaart van het Vlaams Adaptatieplan en vraagt of al bekend is welke luchthavens hun landingsbanen om klimatologische redenen zouden moeten verlengen. Daarover zou nog onderzoek gebeuren. Lopen er al gesprekken met minister Muyters over het daarmee gepaard gaande ruimtegebruik?

Het lid informeert voorts hoe de minister thuiswerk denkt te stimuleren.

Ook het vervoer via het spoor speelt een belangrijke rol. Hoe zal Vlaanderen daar een invloed op uitoefenen? Zijn er al afspraken gemaakt met de federale overheid en de NMBS en zijn er al concrete acties ondernomen?

Mevrouw De Vroe verwijst naar het ontoereikende Vlaamse bosbestand en suggereert de minister meer aanplantingen langs gewestwegen te doen indien dat op een veilige manier kan gebeuren.

Voorts herinnert ze eraan dat haar fractie niet gelukkig was met de hervorming van de BIV omdat ze een algemene hervorming van het fiscaal systeem betreffende de mobiliteit prefereerde. Daarbij komen nog anomalieën zoals het duurder belasten van bepaalde eco-diesels dan gewone dieselauto's. Het is dan ook goed dat het Vlaams Klimaatbeleidsplan een volledige hervorming voorstelt.

4. Antwoorden

De heer *Frank Van Thillo* denkt dat het draagvlak voor maatregelen inzake duurzame mobiliteit wel degelijk wijzigt en erop vooruitgaat. Het blijft wel flinterdun, maar daar kan nog aan worden gewerkt.

Aan mevrouw Brouwers antwoordt de heer Van Thillo dat er inderdaad al alternatieve aandrijftechnologie voorhanden is, maar om die sneller te introduceren, is er een ondersteuningsmechanisme nodig en is het nodig er een markt voor te creëren. Ook de internationale concurrentie speelt daarbij.

In antwoord op de opmerking van mevrouw Smaers, stelt de spreker dat de MORA in zijn advies over 'gedeelde mobiliteit' al aangaf dat de performantie van het openbaar vervoer eindig is, maar dat het wel mogelijk is meer in te zetten op gedeeld vervoer, zoals carpoolen en fietsdelen. De raad adviseerde de Vlaamse Regering om daar beleidsmaatregelen over te nemen en bijvoorbeeld in het beheerscontract van De Lijn initiatieven op te leggen om deelfietsen te bevorderen.

Minister *Hilde Crevits* antwoordt aan mevrouw Brouwers dat het onderzoek inzake milieuvriendelijke weginrichtingen vooral een reeks aanbevelingen en richtlijnen betreft, bijvoorbeeld waar best een verkeersdrempel te plaatsen, of hoe een goede groeninrichting milieuwinsten kan hebben. Dat hoeft voor de minister niet gefinancierd te worden vanuit het Klimaatfonds omdat het geen extra uitgaven zijn. Het gaat over het anders uitvoeren van noodzakelijke ingrepen, zodat ze een positieve CO₂-impact hebben. De CO₂-emissie is niet de enige zorg, de richtlijnen slaan bijvoorbeeld ook op een goede afwatering.

Telewerken, waaraan mevrouw De Vroe refereerde, heeft zonder twijfel een positieve impact op het mobiliteitssysteem. Binnenkort houdt het Departement MOW in samenwerking met de SERV daarover een rondetafelconferentie, waarop een aantal maatregelen in kaart zullen worden gebracht. Ook dit is een kwestie waarover maatschappelijk nog heel wat discussie is.

Treinen hebben weinig impact op de CO₂-uitstoot, tenzij in positieve zin. Dat is de reden waarom in het plan niet veel over spoorwegen is opgenomen. Vlaanderen heeft daarnaast een eigen spoorstrategie en de minister kijkt uit naar de resultaten van het overleg met de federale overheid daarover. Dat zal de projecten en de budgetten duidelijk maken, niet alleen om het netwerk te vervolledigen maar ook om de veiligheid te verbeteren.

De minister wijst de heer Sanctorum erop dat er op de Brusselse ring jaarlijks duizend incidenten zijn. Het is daarenboven algemeen geweten dat een auto in een file een negatieve impact heeft op de CO₂-uitstoot. De minister wil de flessenhals daar wegwerken, niet zozeer door te verbreden, maar vooral door te optimaliseren. Ook over spitstroken waren er alarmerende voorspellingen, maar tot nog toe hebben ze alleen maar winsten opgeleverd.

De Brusselse Regering, waar Groen deel van uitmaakt, heeft een plan gelanceerd om een stadion te bouwen dat geprangd zit tussen de ring en de Romeinsesteenweg. Wat werken aan de ring al te meer noodzakelijk maakt. De werken moeten de files verminderen en de verkeersveiligheid verbeteren. De minister hoopt dan ook dat snel beslissingen kunnen worden genomen.

De minister heeft geen weet van landingsbanen van luchthavens die langer moeten worden gemaakt. Ze zal informatie daarover opzoeken en bezorgen.

5. Replieken

Inzake de bouw van een stadion naast de Brusselse ring, laat de heer *Hermes Sanctorum* opmerken dat ook CD&V in de Brusselse Regering zit.

Niemand ontkent volgens het lid dat de klimaatproblematiek complex is en dat onverwachte evoluties zoals een strenge winter een invloed kunnen hebben op het halen van de doelstellingen, bijvoorbeeld inzake gebouwenverwarming. De essentie is echter dat er momenteel geen sluitend klimaatplan is en dat het lid halverwege 2013 zicht wil hebben op welke maatregelen voorgesteld worden en wat het reductiepotentieel is voor de periode 2013-2020. Het is de taak van het parlement daarop controle uit te oefenen.

Alle resoluties inzake duurzame mobiliteit en goede bedoelingen ten spijt, zijn de plannen voor de ring volgens het lid geen goede zaak. Cijfers bewijzen dat. Uiteraard zijn files niet goed voor de CO₂-uitstoot, maar de capaciteit van de weg uitbreiden heeft ook een negatieve impact op de CO₂-uitstoot, op het milieu en de gezondheid. Die negatieve impact is te berekenen en blijkt uit gegevens van de administratie.

Het debat, ook over de slimme kilometerheffing, loopt al lang. Het lid heeft het gevoel dat er al heel wat tijd verloren is. Ook minder complexe maatregelen, bijvoorbeeld de milieuzones of lage-emissiezones, een bevoegdheid van de minister van Leefmilieu, geraken maar niet geïmplementeerd. Minister Schauvliege blijft verwijzen naar proefprojecten die zouden worden gestart.

Het is volgens de heer Sanctorum een spijtige zaak dat de dringende noodzaak van ingrijpen te weinig wordt gevoeld. Het huidige ontwerpplan voldoet niet, cijfers tonen dat volgens het lid aan. Hij vraagt met aandrang wat de regering zal doen om de reductiekloof te dichten.

Minister *Hilde Crevits* is het met de heer Sanctorum eens dat er actie moet worden ondernomen. Maar ze betreurt dat het lid geen enkele appreciatie toont voor de reeds geleverde inspanningen. Nooit werden zoveel nieuwe tramkilometers aangelegd als tijdens deze legislatuur. Tegelijkertijd worden maatregelen genomen om de mobiliteit zo duurzaam mogelijk te maken. Nu komt het erop aan het gedrag van mensen bij te sturen, wat het moeilijkst is.

Het is ook deze Vlaamse Regering die het proefproject kilometerheffing voor personenwagens op gang heeft gebracht. Het is uitermate belangrijk om die maatregel, die ongetwijfeld belangrijke milieueffecten heeft, ook op zijn andere gevolgen te beoordelen, onder meer de financiële impact voor mensen die het al moeilijk hebben en de impact op het woon-werkverkeer. Hoe zullen de tarieven worden bepaald? Komen er sociale correcties? Dat is al beoordeeld in andere landen, maar de Vlaamse situatie is dermate specifiek dat ze een aparte evaluatie behoeft. Het proefproject is belangrijk opdat ook de politieke beslissingnemers zich voor het einde van de legislatuur een mening kunnen vormen en er daarna een debat met kennis van zaken kan plaatsvinden. Dat project zal ook de discussies in de MORA vergemakkelijken omdat de raad zich dan op concrete gegevens kan baseren. Vlaanderen had dan wel het proefproject alleen kunnen starten, maar het heeft de andere gewesten kunnen overtuigen om mee te doen en mee te financieren. Dat de resultaten van het proefproject nog niet beschikbaar zijn, is voor de minister geen reden om niet door te gaan met het Mobiliteitsplan Vlaanderen, zij het dan met twee totaal verschillende scenario's.

Op de vraag over de brandstofcorrectie bij de berekening van de uitstoot van de transportsector antwoordt de minister nog dat er twee mogelijkheden zijn: of de gereden kilometers en het voertuigenpark of de verkochte brandstof als basis voor de berekening gebruiken. De minister acht het juister de gereden kilometers te hanteren. De brandstof afgenomen aan de pomp kan immers dienen voor voertuigen die de grens overgaan. Maar om de onzekerheid in rekening te brengen, worden de berekeningen voor de transportsector enerzijds uitgevoerd met een brandstofcorrectie van 22 percent (surplus 2008) en anderzijds in een variant met een correctie van 13 percent (surplus 2005). Het grote verschil tussen beide jaren verwondert de minister ten zeerste. Ze wil weten wat de oorzaken van de grote verschillen zijn tussen de berekeningsmethoden. Ook de andere gewesten hebben dit probleem bij de berekening van de effecten van de maatregelen.

De heer *Hermes Sanctorum* vreest dat het minst strenge, het BELvar-scenario, de referentie wordt, terwijl het geenszins zeker is of de berekening klopt.

Ook minister *Hilde Crevits* wil die onzekerheid uitklaren. Het is belangrijk voor het draagvlak van het plan dat het op goede gegevens is gebaseerd.

Bart MARTENS,
voorzitter

Tinne ROMBOUTS
Hermes SANCTORUM,
verslaggevers

Gebruikte afkortingen

ABC	Algemene handleiding werken, Bouwtechnische beschrijving en Concept- en ontwerponderrichtingen
BIV	belasting op de inverkeerstelling
BRV	Beleidsplan Ruimte Vlaanderen
Ccaspar	Climate change and changes in spatial structures research project
CH ₄	methaan
CO ₂	koolstofdioxide
EC	Europese Commissie
EPC	energieprestatiecertificaat
ETS	emissions trading scheme
EU	Europese Unie
FRGE	Fonds ter Reductie van de Globale Energiekost
FS3	nieuw financieringsbesluit
GEN	Gewestelijk Expresnet
ILVO	Instituut voor Landbouw- en Visserijonderzoek
KU Leuven	Katholieke Universiteit Leuven
LARA	Landbouwrapport
LNE	Leefmilieu, Natuur en Energie (beleidsdomein van de Vlaamse overheid)
Minaraad	Milieu- en Natuurraad van Vlaanderen
MORA	Mobiliteitsraad van Vlaanderen
MOW	Mobiliteit en Openbare Werken (beleidsdomein van de Vlaamse overheid)
NFS2	nieuw financieringssysteem
NMBS	Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
PDPO	Programmeringsdocument voor Plattelandsontwikkeling
PMV	ParticipatieMaatschappij Vlaanderen
RSV	Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen
SALV	Strategische Adviesraad voor Landbouw en Visserij
SARO	Strategische Adviesraad Ruimtelijke Ordening – Onroerend Erfgoed
SERV	Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen
SILC	Survey on Income and Living Conditions
VAP	Vlaams Adaptatieplan
ViA	Vlaanderen in Actie
VITO	Vlaamse Instelling voor Technologisch Onderzoek
VLIF	Vlaams Landbouwinvesteringsfonds
VMP	Vlaams Mitigatieplan
VMSW	Vlaamse Maatschappij voor Sociaal Wonen
VREG	Vlaamse Regulator van de Elektriciteits- en Gasmarkt
wkk	warmte-krachtkoppeling