

## **SCHRIFTELIJKE VRAAG**

nr. 22

van **JOHAN DECKMYN**

datum: 5 oktober 2023

---

aan **ZUHAL DEMIR**

VLAAMS MINISTER VAN JUSTITIE EN HANDHAVING, OMGEVING, ENERGIE EN TOERISME

---

### *Green Deal - Gevolgen voor Vlaanderen*

Deze zomer konden we vernemen dat de Europese Rekenkamer bijzonder kritisch was voor het optreden van Europees commissaris Frans Timmermans met betrekking tot de Green Deal.

In een opiniestuk van Rik Van Cauwelaert, eind juli, stelde deze dat het te denken was dat de energieministers van de G20, de grootste twintig economieën van de wereld, het niet eens zouden worden over het terugdringen van het verbruik van fossiele brandstoffen.

Hij stelde daarbij dat dit al een donkere schaduw werpt op de komende klimaatconferentie in Dubai op het einde van dit jaar, de zogenaamde COP28. Er wordt gesteld dat uit de nieuwe cijfers van het Internationaal Energieagentschap blijkt, dat het wereldverbruik van steenkool vorig jaar met 3,3 procent is gestegen en dat ondanks een forse daling van het verbruik in de Verenigde Staten en Europa.

Ondanks de idealistische principes vanuit de westerse landen blijkt dat de rest van de wereld helemaal niet meegaat in dat verhaal. De internationale handel in steenkool daalt hoegenaamd niet, wel integendeel. Als we het dan over de handel in ruwe olie hebben, dan worden we zelfs geconfronteerd met veel pessimistische cijfers.

In zijn opiniestuk stelt Van Cauwelaert eveneens dat volgens David Whitehouse van Offshore Energies UK ook de windmolenproducenten voor een ernstig obstakel staan. Er wordt gesteld dat het al genoegzaam gekend is dat de Europese windmolenbouwers geen antwoord kunnen formuleren op de Chinese concurrentie. Voor de productie van offshore-windmolens zou er blijkbaar zelfs te weinig staal voorhanden zijn. De productiecapaciteit van staal is immers niet voldoende. Hoe men daaraan tegemoet moet komen is een groot vraagteken.

Ook de oorlog in Oekraïne zorgde voor grote problemen voor de toevoer van gas. Dat zorgde ondertussen voor de bekende inflatoire effecten, waar de Europese Commissie blijkbaar onvoldoende rekening heeft mee gehouden bij het formuleren van haar klimaatdoelstellingen.

Binnenkort zijn er Europese verkiezingen en blijkt de Green Deal allesbehalve breed gedragen te zijn in Europa. Heel wat lidstaten willen op de pauzeknop drukken, als het gaat over de 'groene transitie'. Het idealisme van Europees commissaris Frans Timmermans blijkt niet voldoende structureel onderbouwd.

In het jongste Europese Rekenkamerrapport stond ook dat elektrisch rijden tegen 2035 een onhoudbare ambitie is. Die plannen zouden trouwens kunnen uitmonden in een ineenstorting van de Europese auto-industrie. Wat de Green Deal betreft, zou Timmermans naar verluidt zijn plannen trouwens gebaseerd hebben op verouderde gegevens over de noodzakelijke grondstoffenaanvoer. Zelfs financieel zijn die plannen op drijfzand gebouwd, zo blijkt uit diverse kritische kanttekeningen vanuit de Europese Rekenkamer.

Naar aanleiding van een vraag om uitleg begin oktober over die materie, waarbij ik bovenstaande feiten naar voren bracht, antwoordde minister-president Jan Jambon het volgende: "Mijnheer Deckmyn, voor uw vraag 1 en vraag 3 verwijs ik u graag door naar bevoegd minister Demir, die u meer in detail toelichting zal kunnen geven bij de concrete impact op het Vlaamse beleid. Zij beheerst de dossiers. Ik kan daar wat algemeenheden over verkopen, maar meer in detail denk ik dat je beter bij collega Demir bent."

Bij dezen herhaal ik dus graag mijn reeds eerder aan minister Jambon gestelde vragen.

1. Wat is de visie van de Vlaamse Regering op de gevolgen van de plannen over de Green Deal voor Vlaanderen op korte en middellange termijn?
2. Welke initiatieven zal de Vlaamse Regering nemen naar aanleiding van de komende klimaatconferentie in Dubai (COP28) op het einde van dit jaar?

**ZUHAL DEMIR**

VLAAMS MINISTER VAN JUSTITIE EN HANDHAVING, OMGEVING, ENERGIE EN TOERISME

---

**ANTWOORD**

op vraag nr. 22 van 5 oktober 2023

van **JOHAN DECKMYN**

---

1. In de Visienota's Green Deal en Fit for 55 heeft de Vlaamse Regering eerder reeds gewezen op enkele mogelijke gevolgen van de beleidsvoorstellen van de Europese Commissie. De Vlaamse Regering had onder meer bezorgdheden inzake de stijging van de energiefactuur, gevolgen voor de sociaal kwetsbaren en de competitiviteit van de ondernemingen. Deze bezorgdheden waren de aanleiding voor de Vlaamse Regering om zich formeel te verzetten tegen bepaalde van de Fit for 55 voorstellen, maar deze bezorgdheden blijven uiteraard ook na het afronden van de onderhandelingen overeind.

Gezien er echter strikte deadlines zijn voor de omzetting en/of implementatie van de verschillende onderdelen van het Fit for 55 pakket, en om te verzekeren dat middelen die opgehaald worden bij Vlaamse gezinnen en ondernemingen ook terugvloeien naar Vlaanderen, werk ik aan een aanpassing van het bestaande regelgevend kader in Vlaanderen. Zo werk ik bijvoorbeeld aan de omzetting van de herziening van het Europese emissiehandelssysteem (ETS) in Vlaamse regelgeving, waarbij ik de decretale basis leg voor het nieuw ETS voor scheepvaart, alsmede het nieuwe ETS voor gebouwen, transport en andere sectoren, het zogenaamde ETS2.

2. In mei van dit jaar heeft de Vlaamse Regering de ontwerpactualisering van het Vlaams Energie- en Klimaatplan 2021-2030 goedgekeurd. Dat voorziet voor de periode tot 2030 veel maatregelen die in de komende jaren geïmplementeerd moeten worden.

Het focussen op het nemen van effectieve maatregelen is in aanloop naar de komende COP28 een belangrijk signaal.