

PANEL VOOR  
**KLIMAAT  
EN  
DUURZAAMHEID**

Om klimaatverandering en de ecosysteemcrisis echt aan te pakken is systeemverandering noodzakelijk en urgent.

Antwerpen, 27 januari 2019

Geachte heren van Ypersele en Van Broeck, Beste Jean-Pascal en Leo,

Al jaren komen de gevolgen van de klimaatcrisis dichterbij. Al jaren zijn onze beleidsmakers hiervan op de hoogte. Maar telkens opnieuw hebben ze de nodige transitie opgeschoven. We beseffen intussen allemaal dat er een gigantisch tekort is geweest aan ingrepen.

Daarom heeft Youth For Climate actie ondernomen. De voorbije weken hebben wij massaal gemobiliseerd op allerhande manieren, met als centraal punt onze wekelijkse marsen.

Grote delen van de Belgische bevolking geven om het klimaat. Het afwenden van de dreigende klimaatcrisis moet een absolute prioriteit worden voor iedereen. En dan gaat het niet enkel over wat voor nobels de burger zélf kan doen. Er is veel meer nodig. Er moeten structurele acties komen, willen we de nakende catastrofe vermijden.

De jeugd heeft de urgentie van de klimaatcrisis voor het voetlicht gebracht, maar we zijn te jong om zelf alle oplossingen aan te reiken. Daarom verzoeken we jullie om een expertenpanel samen te stellen. We vragen jullie met aandrang om ons en de beleidsmakers te laten weten welke wetenschappelijk onderbouwde oplossingen er zijn om de klimaatcrisis een halt toe te roepen. Aan de hand van deze oplossingen zal Youth For Climate een ambitieuze maar verantwoorde klimaattransitie naar een hoopvolle en leefbare toekomst trachten te bespoedigen.

Youth For Climate wil dat de uiteindelijke resultaten van het onafhankelijk expertenpanel écht ernstig genomen worden. Dit vragen wij niet alleen namens de jeugd van tegenwoordig, maar ook namens de toekomstige generaties.

Wij willen dat de klimaatcrisis eindelijk de aandacht krijgt die ze verdient. En dat de mogelijke oplossingen, die wel degelijk beschikbaar zijn, eindelijk worden uitgevoerd.

Anuna  
Adelaïde  
Toon  
Gilles

Anuna, Adelaïde, Toon en Gilles voor Youth For Climate

## 1. INLEIDING

### 1.1 OPZET VAN DIT RAPPORT

De vele duizenden jongeren die de voorbije maanden op straat kwamen in kleurrijke klimaatmarsen hebben een duidelijke boodschap voor de samenleving en de beleidsmakers. De klimaatverandering bedreigt hun toekomst en vraagt om een doordachte, effectieve en doorgedreven aanpak. De terechte vraag van de jongeren is dat beleidsmakers hun verantwoordelijkheid opnemen en een beleid uitwerken dat tegemoetkomt aan de ernst van de situatie zoals die beschreven is door de klimaatwetenschappers. De wetenschap moet het debat voeden en kaderen, beleidsmakers moeten hun verantwoordelijkheid nemen.

Het expertenpanel, dat aan het werk ging op vraag van *Youth for Climate*, heeft input gekregen van ruim 100 experts uit diverse disciplines en is bij de wetenschappelijke literatuur te rade gegaan om een stand van zaken op te maken, de ernst van de situatie in te schatten en een aantal transversale beleidspistes aan te geven.

De jongeren zien dat de klimaatcrisis geen geïsoleerd probleem is dat op zichzelf staand aangepakt kan worden. Zij zien ook dat alle maatregelen die tot nu toe genomen werden – hoe goed bedoeld ook – onvoldoende effect hebben en te weinig structureel zijn. Zij vragen de moed om te doen wat nodig is om de klimaatverandering te stabiliseren op een niveau van niet meer dan een toename van 1,5°C boven het pre-industriële niveau om zoveel mogelijk het recht op een waardig leven van de toekomstige generaties over de hele wereld te garanderen.

Om in een zeer korte tijd de broeikasgasemissies terug te dringen naar netto nul – een toestand waarin alle CO<sub>2</sub>-uitstoot die door de mens veroorzaakt wordt binnen een bepaalde periode gecompenseerd wordt door evenveel CO<sub>2</sub>-opslag door menselijk ingrijpen – is business as usual niet langer een optie. De wetenschap brengt steeds beter in kaart wat de cruciale planetaire grenzen zijn waarbinnen we de menselijke aanwezigheid op de planeet moeten organiseren en hoe uitdagingen als klimaatverandering, overmatig landgebruik en verlies aan biodiversiteit met elkaar samenhangen. De voetafdruk van de mensheid op de planeet is te zwaar en niet vol te houden zonder ernstige gevolgen voor het menselijk overleven. De klimaatcrisis is een uiting

daarvan, en de klimaatcrisis aanpakken veronderstelt dus een grondige maatschappelijke transitie.

De klimaatcrisis heeft verschillende gezichten. Ze is te zien als een vorm van ernstige aantasting of aan de gang zijnde ineenstorting van het planetaire ecosysteem. De klimaatcrisis is te zien als een rechtvaardigheids crisis. Mensen die het minst verantwoordelijk zijn voor het probleem zijn het grootste slachtoffer van zowel de toenemende klimaatverandering als van sommige maatregelen om haar te bestrijden. Dat zien we overigens niet alleen in Noord-Zuid-perspectief, maar evenzeer in eigen land. Recente sociale protesten in ons land of de buurlanden tonen aan dat mensen bezorgd zijn over de verdeling van de lasten van de transitie over de verschillende inkomensklassen. De klimaatcrisis is ook te zien als een economische crisis, onder meer omdat ze de natuurlijke basis van onze economische systemen in gevaar brengt en omdat ze de kans op extreme weersomstandigheden vergroot, maar ook omdat ze aantoon hoe de basiswetten van productie, distributie en consumptie van de huidige economie het probleem onvermijdelijk veroorzaken. De klimaatcrisis is ook te zien als een crisis van de gangbare vormen van bestuur en beleid, onder meer omdat die te weinig veerkrachtig en doortastend zijn om om te gaan met langetermijnprocessen en onvoorspelbaarheid.

Een goed beleidsantwoord moet oog hebben voor de verschillende gezichten van de klimaatcrisis bij het uitwerken van geïntegreerde en structurele antwoorden. De klimaatjongeren vragen van de beleidsverantwoordelijken een niet eerder geziene politieke moed om te doen wat nodig is en zich niet langer te verschuilen achter een politiek die enkel op korte termijn of aan de eigen belangen denkt.

Een overtuigend klimaatbeleid is gericht op het verzekeren van een goed leven voor iedereen, vandaag en morgen, hier en elders. Een doordachte, sociaal rechtvaardige transitie voorkomt niet enkel gevaarlijke en onomkeerbare klimaatverandering, ze biedt ook heel wat bijkomende voordelen. Het gaat dan onder meer over zuivere lucht en dus lagere gezondheidskosten, groene banen en een eerlijkere verdeling van de rijkdom, wat de sociale cohesie ten goede komt.

Dit rapport van het *Panel voor klimaat en duurzaamheid* is geen wetenschappelijk rapport vol precieze berekeningen van verschillende oplossingsrichtingen. Binnen de beperkingen van tijd en middelen is er gepoogd om – op basis van wat de bestaande wetenschap ons leert – te komen tot een reeks ingrediënten die beleidsmakers hopelijk zullen inspireren om de klimaatcrisis ten gronde en effectief aan te pakken. Iedereen heeft een rol te spelen. Wetenschappers moeten feiten en gevolgen zo accuraat mogelijk vaststellen. Het is aan de beleidsverantwoordelijken om het kader vast te leggen en keuzes te maken. En daarnaast dienen ook burgers, organisaties en bedrijven hun verantwoordelijkheid mee op te nemen. Er is geen enkel argument om de uitdaging nog langer voor ons uit te schuiven. We weten genoeg om nu te handelen.

## 1.2 PROBLEEMSTELLING

### De omvang van de klimaatuitdaging

De belangrijkste feiten kennen we onder-tussen.

- Wereldwijd is de gemiddelde temperatuur nu al met ongeveer 1°C gestegen (ten opzichte van de gemiddelde temperatuur tussen 1850 en 1900). Zo goed als 100% van de waargenomen opwarming sinds 1950 is te wijten aan menselijke activiteiten.
- Al bij de huidige opwarming van “slechts” 1°C worden we in toenemende mate geconfronteerd met extreem weer, zoals hittegolven of intense regen. Naarmate de aarde verder opwarmt, zullen extremen steeds vaker voorkomen. Wanneer de opwarming boven 1,5 graden stijgt, neemt bovendien de kans toe dat de ijskappen van Groenland en Antarctica op langere termijn smelten, wat kan bijdragen tot een stijging van de zeespiegel met enkele meters in de volgende eeuwen.
- België heeft het klimaatakkoord van Parijs geratificeerd. Dat wil zeggen dat ons land zich ertoe heeft geëngageerd ‘de stijging van de wereldwijde gemiddelde temperatuur ruim onder 2 °C te houden ten opzichte van het pre-industriële niveau en ernaar te blijven streven de stijging te beperken tot 1,5 °C, erkennende dat dit de risico’s en de gevolgen van klimaatverandering aanzienlijk zou beperken’. (*Paris Agreement - Artikel 2*).
- Klimaatverandering beperken en zelfversterkende feedbacks voorkomen is hoogst noodzakelijk. Het Intergouvernementeel Panel

schappers moeten feiten en gevolgen zo accuraat mogelijk vaststellen. Het is aan de beleidsverantwoordelijken om het kader vast te leggen en keuzes te maken. En daarnaast dienen ook burgers, organisaties en bedrijven hun verantwoordelijkheid mee op te nemen. Er is geen enkel argument om de uitdaging nog langer voor ons uit te schuiven. We weten genoeg om nu te handelen.

over Klimaatverandering (IPCC) publiceerde in oktober 2018 een rapport over de opwarming tot 1,5°C.<sup>iv</sup> Dit rapport toont aan dat om klimaatopwarming te beperken tot 1,5°C, de uitstoot van CO<sub>2</sub> wereldwijd met ongeveer 50% moet afnemen tussen 2010 en 2030, en tegen 2050 zelfs netto gelijk moet zijn aan nul. De Europese Unie heeft deze doelstellingen vertaald in een absolute vermindering van de uitstoot van broeikasgassen van meer dan 90% in 2050 (ten opzichte van 1990). Om de opwarming te beperken tot 1,5°C moeten België en Europa streven naar netto nul CO<sub>2</sub>-emissies tegen ongeveer 2040 en netto nul broeikasgasemissies tegen ongeveer 2050 (zie annex voor meer details<sup>1</sup>). Het netto nul saldo betekent een toename van de CO<sub>2</sub>-opslag door bossen (in de IPCC-beoordeling is dit vooral herbebossing), beter landgebruik en/of andere manieren om CO<sub>2</sub> uit de atmosfeer halen. Ter illustratie wordt er in grafiek 1 (hieronder) een lineaire reductie van CO<sub>2</sub>- en andere broeikasemissies getoond, vertrekkende van de emissieniveaus van 2018 tot netto nul-emissies in respectievelijk 2040 en 2050. De snelheid van de noodzakelijke transitie heeft niet alleen te maken met de opwarming zelf, maar ook met onze historische verantwoordelijkheden en met de beschikbare technologische en financiële middelen.

- De CO<sub>2</sub>-uitstoot neemt wereldwijd nog steeds toe, zo stelde ook het International Energy Agency. Met de vrijwillige engagementen die landen na het akkoord van Parijs op tafel

legden, stevent de wereld af op meer dan 3°C opwarming na 2100. (Voor een overzicht van de recente kennis over de verwachte ontwikkelingen bij ongewijzigd beleid en over scenario’s die wel uitzicht geven op een gunstige ontwikkeling, onder meer door volop in te zetten op een duurzaamheidsscenario, zie: Carbon Budget 2018.<sup>v</sup>)

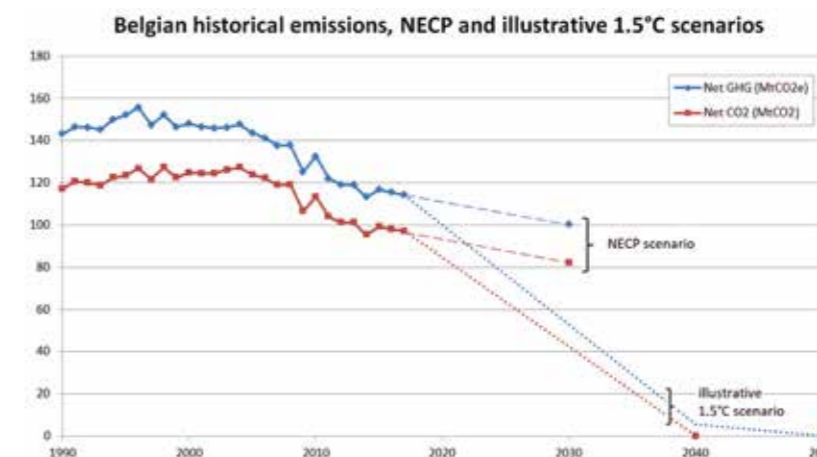
- Op dit moment is ons energiesysteem nog steeds grotendeels afhankelijk van fossiele brandstoffen (zie onder meer World Energy Outlook 2018<sup>vi</sup>). Die afhankelijkheid moet prioritair worden omgebogen om de klimaatdoelen te kunnen halen.

België heeft het klimaatakkoord van Parijs geratificeerd. Dat wil zeggen dat ons land zich ertoe heeft geëngageerd ‘de stijging van de wereldwijde gemiddelde temperatuur ruim onder 2 °C te houden ten opzichte van het pre-industriële niveau en ernaar te blijven streven de stijging te beperken tot 1,5 °C, erkennende dat dit de risico’s en de gevolgen van klimaatverandering aanzienlijk zou beperken’. (PA - Artikel 2).

Het is duidelijk dat de uitdaging immens is. Zowat alle beleidsplannen die werden opgemaakt als invul-

ling van het Klimaatakkoord van Parijs en zeker ook de beleidsplannen op gewestelijk, Belgisch en Europees niveau zijn duidelijk ontoereikend om die doelstellingen te halen.<sup>vii</sup>

Om onder 1.5°C opwarming te blijven schieten de huidige Europese doelstellingen voor 2030 – minstens 40% CO<sub>2</sub> minder in 2030, minstens 32% hernieuwbare energie en minstens 32,5% minder energieverbruik – drastisch te kort. Indien we blijven bij het beleid dat voorzien is in deze 2030-doelstellingen, dan verminderen we de CO<sub>2</sub>-uitstoot in Europa tegen 2050 slechts met 60%, in plaats netto gelijk te zijn aan nul. De Belgische doelstellingen, zoals geformuleerd in het ontwerp van Nationaal Energie- en Klimaatplan voor 2030, kaderen binnen deze te zwakke Europese doelstellingen. Trouwens ontbreekt het een aanzienlijk aantal maatregelen in het NKEP nog steeds aan concrete operationalisatie en bieden ze niet de garantie voor het bereiken van de gewenste doelstellingen. Bovendien zijn de doelstellingen en maatregelen die België tegen 2030 heeft voorzien volstrekt ontoereikend met het oog op de doelstelling van CO<sub>2</sub>-neutraliteit rond 2040, want in deze aanpak zou de gemiddelde jaarlijkse inspanning na 2030 plots moeten vermenigvuldigen met een factor 11.



[Belgische emissies in het NECP scenario en in een illustratief 1.5°C scenario (zie annex voor de details); NECP scenario: Nationaal Energie- en Klimaatplan dat België maakte op vraag van de EU; GHG=broeikasgassen] Voor toelichting bij deze grafiek, die speciaal voor dit rapport gemaakt werd, zie achteraan dit rapport.

<sup>1</sup> De bedoeling van deze cijfers is om de omvang van de noodzakelijke veranderingen te schetsen, maar het precieze aandeel van de emissiereductie per broeikasgas, alsook de rol van negatieve emissies, moeten gedetailleerder bekeken worden.

## Rekening houden met planetaire grenzen

Onze planeet heeft duidelijke grenzen. Onderzoek van onder meer Rockstrom et al<sup>viii</sup> heeft de kennis over die planetaire grenzen sterk verbeterd. Die grenzen geven de ruimte aan waarbinnen de mensheid zich op een veilige wijze kan ontwikkelen. Deze planetaire grenzen hebben betrekking op de hulpbronnen die het land, de oceanen, de biosfeer en de atmosfeer ons bieden. Te zeer of te lang over de grenzen van de draagkracht gaan, kan ertoe leiden dat cruciale *tipping points* worden overschre-

den, waardoor we onomkeerbaar in een nieuwe toestand komen en waarbij de sneeuwbaaleffecten – klimaatopwarming die zichzelf versterkt of zelfversterkende uitsterving van fauna en flora – verder op gang komen. De wetenschappers die het model van de planetaire grenzen de voorbije jaren hebben uitgewerkt, hebben gekeken naar de kritieke processen die het aardsysteem regelen en hebben daarbij negen cruciale planetaire grenzen aangeduid.



[De planetaire grenzen: Klimaatverandering. Nieuwe entiteiten (zoals synthetische vervuilers, zware metalen en radioactief materiaal). Stratosferische ozonuitputting. Atmosferische aerosolbelasting. Verzuring oceanen. Biochemische cycli (N=stikstofcyclus; P=fosforcyclus). Mondiaal zoetwaterverbruik. Wijzigingen in landgebruik. Biosfeerintegriteit (BI=functionele biodiversiteit; E/MSY=genetische diversiteit).]

Voorbij die grenzen kunnen menselijke verstoringen de huidige staat van het aardsysteem grondig veranderen. De planetaire grenzen “klimaatverandering” en “biosfeerintegriteit” worden gezien als de kerngrenzen (*core planetary boundaries*), gezien hun fundamentele belang voor het aardsysteem.

Naast klimaatverandering is ook de structurele aantasting van de biodiversiteit op een bijzonder alarmerend peil gekomen. De verschillende processen werken bovendien op elkaar in. Onder andere de klimaatverandering tast de biodiversiteit aan, terwijl de verzwakking van de biodiversiteit de natuurlijke mogelijkheden om de klimaatverandering op te vangen verkleint.

## Een te zware voetafdruk

Leven we binnen de planetaire grenzen? Het globale antwoord op die vraag is negatief. Welke oorzaken of mechanismen zijn daarvoor verantwoordelijk? Enkele kernelementen om de huidige stand van zaken te verklaren, zijn zeker demografische groei, de economische ontwikkeling die op groei en verbruik gericht is, verdeling tussen rijk en arm, het nagestreefde welvaartsideaal, aspecten van technologische ontwikkeling en ook de vorm die bestuur en beleid aannemen.

Het aantal mensen dat op de aarde woont is niet zonder belang, gezien de simpele vaststelling dat de aarde begrensd is. Mensen willen hun leven uitbouwen en gebruiken daarvoor de aarde. De bevolking zal nog een paar decennia blijven groeien, maar er is reeds een vertraging van het groeiritme. Op heel wat plaatsen zien we hoe door effectief beleid – investeren in gezondheidszorg voor kinderen, onderwijs voor meisjes, empowerment van vrouwen, goede reproductieve gezondheidszorg – wel degelijk succes te bereiken is. De bevolking groeit het minst – of daalt reeds – op die plekken waar er een beter welvaartsniveau is. De beste manier om bij te dragen aan de stabilisering en spontane geleidelijke daling van het bevolkingsaantal is dan ook zorgen voor uitzicht op een waardig leven voor iedereen.

Naast bevolking speelt ongelijkheid dan ook een cruciale rol. De rijkste 10% van de wereldbevolking is verantwoordelijk voor 45% van de uitstoot van broeikasgassen, terwijl de armste 50% slechts verantwoordelijk is voor 13% bijdraagt.<sup>x</sup>

Het nagestreefde welvaartsideaal van de wereldwijd groeiende middenklasse, dat meestal gebaseerd is op de excessieve levensstijl van de rijkste 1%, is een doorslaggevend element. Degenen die het minst deel hebben aan die ongeremde consumptielevensstijl blijken dan ook nog eens het meest kwetsbaar voor de gevolgen van die ecologische gulzigheid.

Ook de technologische kwestie speelt een belangrijke rol, samenhangend met de verstedelijking. Heel veel grondstoffen en daarmee ook broeikasgasemissies gaan naar transport- en energiesystemen die niet duurzaam zijn. Het is nog steeds zo dat 80% van de energie die vandaag verbruikt wordt van fossiele oorsprong is. Dat moet alleszins prioritair aangepakt worden. Compacte verstedelijking kan daarbij een opportuniteit zijn om de huidige systemen van transport en energie om te vormen tot klimaatneutrale voorzieningen.

Ten slotte is er bestuur en beleid. Om de klimaatuitdaging aan te pakken, is er nood aan effectief beleid, ook bovennationaal. Alleen zo kan er voldoende aandacht zijn voor een mondiaal rechtvaardige verdeling van de nog beschikbare klimaatruimte. Een bijzondere uitdaging is ook dat beleidsmakers in de nabije toekomst steeds meer zullen moeten omgaan met complexe interacties tussen aardsystemen en plotse disrupties of mogelijk ook het ineensinken van ecosystemen.

Bij dit alles is aandacht nodig voor het overschrijden van de planetaire grenzen, zoals gevat in het idee van *overshoot*. (Denk onder meer in dit verband aan de Earth Overshoot Day<sup>xi</sup>, berekend door het Global Footprint Network<sup>xii</sup>, die elk jaar eerder in het jaar valt.) We hebben te lang te veel vis uit de zee gehaald, meer dan de regeneratieve capaciteit, waardoor de visbestanden in elkaar stuiken. We hebben teveel natuur en groen omgezet voor menselijke activiteiten, waardoor biotopen en biodiversiteit vernietigd worden. Het gewicht van alle gewervelden (gewervelde biomassa) bestaat vandaag voor 65% uit de voor de mens bedoelde veestapel, voor 32% uit de mensheid zelf en nog voor slechts 3% uit gewervelde dieren in de natuur.<sup>xiii</sup> De mensheid claimt vandaag reeds 70% van de vruchtbare landoppervlakte van de aarde. Dat heeft gevolgen voor de ecosystemen, maar ook voor de mensen die van die ecosystemen afhankelijk zijn. De voorbije vijftig jaar is de wereldbevolking verdubbeld, de extractie van materialen verdrievoudigd en het mondiale BBP verviervoudigd.

De voorbije twintig jaar is het tempo van het gebruik van natuurlijke hulpbronnen nog versneld, wat verantwoordelijk is voor 90% van het verlies aan biodiversiteit en waterstress, en ook voor een grote impact van de klimaatverandering. De ontginning en verwerking van materialen, brandstoffen en voedsel zorgen ook voor ongeveer de helft van de totale mondiale broeikasgasemissies (met uitzondering van klimaateffecten gerelateerd aan landgebruik). Er was in de voorbije vijftig jaar geen sprake van stabilisatie of vermindering van de mondiale vraag naar materialen.<sup>xiv</sup>

Het per capita gebruik van grondstoffen is gestegen, maar er zijn grote verschillen. De voetafdruk van een gemiddelde Belg is lager dan de gemiddelde Amerikaan, maar nog steeds veel hoger dan die van een gemiddelde Chinees of Indiër, laat staan Rwandees of Nepalees. Voor de draagkracht van de planeet is



het erger dat er x aantal mensen bij komt met de voetafdruk van die Belg dan een gelijkaardig aantal met de voetafdruk van de Rwandees. In het debat over de bevolkingsdynamiek en de rol daarvan in de *overshoot* moet die dimensie prioritair aandacht krijgen als we het overschrijden van de planetaire grenzen willen terugdringen. Uit onderzoek<sup>xv</sup> blijkt dat sinds 2000 de consumptief ingevulde welvaart een grotere aandrijver is voor grondstoffengebruik dan bevolking.

Deze inzichten kunnen helpen om effectieve oplossingen te zoeken voor de duurzaamheidsuitdagingen die de klimaatjongeren op de agenda zetten. Het is alleszins cruciaal om de rechtvaardigheidsdimensie in te brengen in die oplossingen. Het uitgangspunt is dat elk kind, waar het ook geboren wordt, uitzicht moet hebben op een waardig leven. Als dat voldoende gegarandeerd is, zal het veel gemakkelijker zijn om een werkzaam beleid te voeren met betrekking tot het bevolkingsaantal. In termen van overshoot wil dat ook zeggen dat het drastisch verkleinen van de voetafdruk van het ecologisch meest consumerende deel van de wereldbevolking de meest effectieve en ook noodzakelijke weg is om te komen tot een gunstig perspectief in functie van de planetaire grenzen.

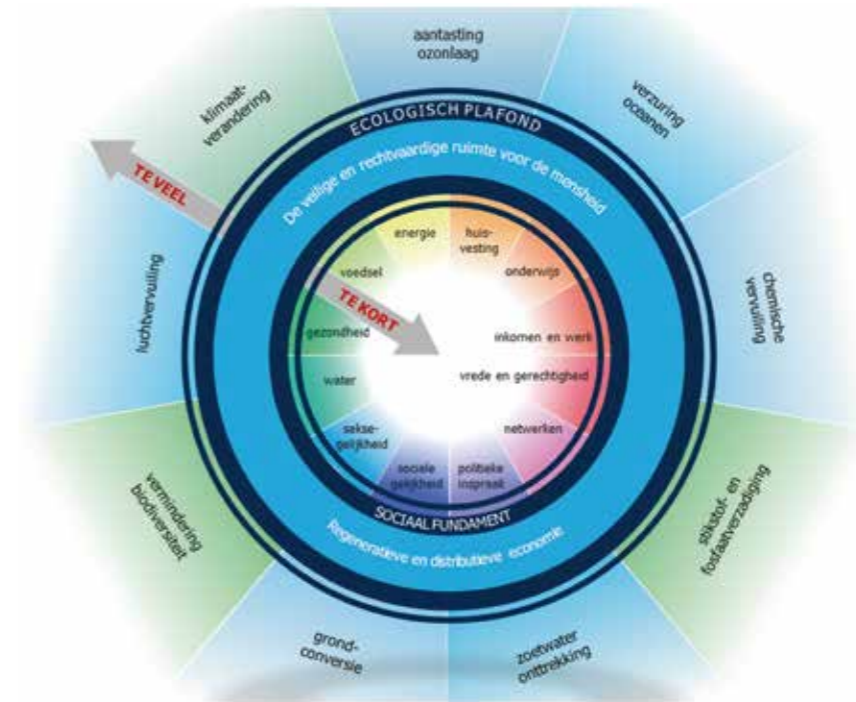
Een ambitieuze strategie om de duurzame ontwikkelingsdoelstellingen (sdg's) te realiseren binnen de planetaire grenzen kan door tegelijk in te zetten op onder meer herverdeling, snelle uitbouw van een duurzaam energiesysteem, duurzame landbouw en sociale bescherming. Die aanpak kan tegelijk zorgen voor het behalen van het klimaatdoel van 1,5°C en ook van een goed perspectief op het vlak van stabilisatie van de wereldbevolking. Dat blijkt uit een recent rapport van het Stockholm Resilience Centre voor de Club van Rome<sup>xvi</sup>.

Een dergelijke strategie moet vanzelfsprekend ook voluit gaan voor het behoud en herstel van de natuurlijke ecosystemen. Die zorgen niet alleen simpelweg voor de leefbaarheid van de planeet voor de mens, ze zijn ook cruciaal als element in het opvangen van de klimaatverandering en voor het voorzien van de natuurlijke basis voor een volhoudbare ontwikkeling. Nadenken over duurzame oplossingen betekent dus ook nadenken over meer ruimte voor de natuur. We moeten vermijden dat er een afruil komt tussen het versterken van de biodiversiteit en het nastreven van een leefbare economie die welvaart garandeert voor iedereen. Ook hier blijkt het rechtvaardigheidselement van groot belang.

## Een duurzame en rechtvaardige uitweg

Klimaatverandering aanpakken betekent dus dat er maatregelen nodig zijn die voldoende structureel zijn, die de planetaire grenzen respecteren, rechtvaardigheid realiseren en de duurzaamheidsprincipes volgen. De vraag naar wat een effectief klimaatbeleid is, heeft dus onder meer te maken met beleid op het vlak van aanpak van ongelijkheid, economische ontwikkeling, energievoorziening en

natuur. Hoe moeten we ons dat voorstellen? Welke beelden kunnen ons als maatschappij helpen om die ruimere transitie op gang te krijgen? Het werk van Kate Raworth is in dat verband erg relevant. Verder werkend op het model van de planetaire grenzen heeft ze het antwoord op de complexe uitdagingen en mogelijkheden gevat in het beeld van een 'donut'.



Het donutdiagram (K. Raworth, *A safe and just space for humanity: can we live within the doughnut*, Oxfam Discussion Paper, 2012).

In het beeld van de donut kan men als "plafond" de planetaire grenzen herkennen die werden aangeduid door Rockström et al. Voor de "vloer" van de donut baseert ze zich op wat is opgenomen in sdg's (de duurzame ontwikkelingsdoelstellingen in de 2030 Agenda<sup>xviii</sup> van de Verenigde Naties). Streven naar een economie binnen de donut, naar een welvaartsmodel binnen de planetaire grenzen, is nodig om de klimaatcrisis aan te pakken.

In die context is het onvermijdelijk om te spreken over het gangbaar model van de nagestreefde economische ontwikkeling, die internationaal gemeten wordt in termen van bruto binnenlands product (bbp). Economische groei uitdrukken in bbp geeft een beeld van de "doorstroom" in de economie: als we meer produceren en consumeren stijgt het bbp. Het zegt iets over hoeveel smartphones we bijvoorbeeld produceren en verkopen, maar zegt tegelijk niets over de milieuvervuiling of de sociale kosten

die worden veroorzaakt door de productie van die toestellen of over de nog resterende hoeveelheden grondstoffen. In de literatuur en ook in de meeste beleidskringen erkent men ondertussen dat het bbp in veel opzichten een onvolmaakte graadmeter is voor wat welvaart betekent. Heel wat reële kosten, zoals de gezondheidskosten van de vervuiling en de klimaatverandering, worden niet in de officiële boekhouding ingecalculerd. Zij blijven "extern" aan de boekhouding van de huidige economie. Heel wat economen beschouwen de klimaatverandering dan ook als een vorm van marktfalen<sup>xix</sup>.

Wereldwijd wordt economische groei, vooral sinds de Tweede Wereldoorlog, als het na te streven ideaal gezien. En dat is niet onbegrijpelijk. De groei heeft voor heel wat mensen een reële verbetering van hun levenssituatie gebracht. Heel wat mensen zijn uit de armoede geraakt of kregen betere levensomstandigheden. De voordelen van die groei zijn evenwel

niet gelijk verdeeld. En het werd ook duidelijk dat die groei er kwam ten koste van een enorme ecologische impact, die op zijn beurt dan weer de ongelijkheid versterkt.

Opdat economische ontwikkeling verzoenbaar zou zijn met de planetaire grenzen is er nood aan wat men "ontkoppeling" noemt: het loskoppelen van de vaste link tussen economische ontwikkeling en de ecologische impact. Zowat alle beleidsniveaus stellen dat zij een beleid voeren dat werk maakt van een dergelijke ontkoppeling. Het International Resource Panel heeft op basis van de recente wetenschappelijke gegevens echter opnieuw bevestigd dat er mondiaal op dit moment nog onvoldoende sprake is van een echte ontkoppeling, waardoor de druk blijft stijgen en de overshoot toeneemt. De positieve effecten van efficiëntere technologie (bv. zuinigere vliegtuigmotoren) worden als het ware opgegeten door verder groeiend verbruik (meer vliegen). Er is in een aantal opzichten sprake van een "relatieve ontkoppeling" (de impact op de planeet stijgt minder snel dan de economische groei), maar nog niet van een "absolute ontkoppeling", waarbij de impact in absolute termen zou dalen en de overshoot dus zou afnemen.

Het gaat hier om een erg complex debat. Duidelijk is wel dat het economisch beleid en de manier waarop we meten en onderzoeken wat een "goede economie" is fundamenteel van richting zouden moeten veranderen. Er is dringend nood aan het ontwikkelen van een model van welvaart dat vertrekt van de planetaire grenzen en dat een waardig leven kan garanderen aan wie nu leeft en wie nog geboren moet worden. We hebben behoeften aan een economisch model dat de druk op de planeet in absolute termen drastisch vermindert en tegelijk de kansen op ontwikkeling rechtvaardig verdeelt. Kate Raworth spreekt over een economie die "regeneratief en distributief ontworpen is". Daarin zit onder meer vervat dat het versterken van de natuurlijke systemen en het actief verminderen van de ongelijkheid ingebakken zitten in het basisontwerp van de economie, en dus niet langer als externe kosten genegeerd kunnen worden.

Met die doelstelling voor ogen is het belangrijk te kijken naar hoe we het economisch beleid kunnen bijsturen. Een cruciale rol is daarbij weggelegd voor het streven naar een circulaire economie. Het klassieke model van de economie, waarbij we een grote doorstroom nastreven, is lineair. We halen grondstoffen uit de aarde, vervoeren en verwerken die tot producten, die we daarna consumeren om ze vervolgens weg te gooien. In een circulaire economie

moeten we kringlopen sluiten, waardoor materialen telkens opnieuw gebruikt kunnen worden. Op Europees, federaal en gewestelijk niveau is er nu al veel aandacht voor ideeën van de circulaire economie. Het zal er de volgende jaren op aankomen die ook werkelijk in praktijk te brengen en er daarbij over te waken dat de circulaire programma's ook effectief bijdragen aan een verkleining van onze voetafdruk in absolute termen.

Kiezen voor een diepgaande transitie zal niet eenvoudig zijn, maar het is belangrijk een en ander in een juist perspectief te zien. Er zijn risico's, maar ook grote kansen. Op basis van diverse berekeningen krijgen we een zicht op de financieringsbehoefte van de transitie die de klimaatcrisis aanpakt (zie onder meer bij de visie op lange termijn van de Europese Commissie<sup>xx</sup>). Grote investeringen zijn nodig, onder meer om het energie- en transportsysteem grondig te veranderen. Tegelijk weten we ook dat het uitstellen van die investeringen uiteindelijk nog veel meer zal kosten, en dat de werkelijke maatschappelijke kost van de niet-duurzaamheid decennialang buiten beeld werd gehouden. Op dit moment al is de gezondheidskost van klimaatverandering en luchtvervuiling over de hele wereld, ook in Europa, erg hoog.

Een uit de hand lopende klimaatverandering zal het economisch weefsel enorme schade toebrengen. Bovendien kan een aantal transities, zoals verdichting of vermindering van overmatig landgebruik door landbouw of door suburbaan wonen, leiden tot minder energieverbruik, minder uitstoot, minder nood aan transport en mobiliteit, en kan dus ook veel kosten uitsparen op het vlak van wegen en infrastructuur. Kiezen voor klimaattransitie voorkomt dus allerlei kosten, en levert tegelijk ook heel veel kansen op voor nieuwe economische ontwikkeling. Landen of regio's die volop kiezen voor een vorm van economische ontwikkeling die binnen de planetaire grenzen blijft en de weg naar een klimaatneutrale toekomst opent, kunnen er een enorm voordeel mee doen, onder meer op het vlak van werkgelegenheid. Er zijn erg veel kansen om de klimaatuitdaging te gebruiken als een kans om groene banen te creëren en nieuwe economische bedrijvigheid te stimuleren.<sup>xxi</sup>

Cruciaal bij deze hele transformatie is dat we consequent kiezen voor een "rechtvaardige transitie". Verschuivingen tussen en binnen economische sectoren kunnen immers heel wat gevolgen hebben voor de jobs van een aantal mensen. Sommige vervuulende sectoren zullen verdwijnen, maar de mensen die er nu werken moeten wel uitzicht krijgen op een

andere baan, met behoud van welvaart, zekerheid en waardigheid. Sommige sectoren zullen zich in duurzame zin moeten heroriënteren, wat impliceert dat werknemers nieuwe of andere vaardigheden moeten leren. Ook dat dient op een rechtvaardige manier te gebeuren. Het garanderen van een goede sociale bescherming, aangepast aan de maatschappelijke veranderingen die samenhangen met het aanpakken van de klimaatcrisis, is dan ook essentieel.

Om dit alles mogelijk te maken, is actie op de verschillende beleidsniveaus nodig. Klimaatverande-

ring doet zich voor op mondiaal niveau, maar de gevolgen ervan zijn ondertussen duidelijk zichtbaar tot op lokaal en individueel niveau. Het is niet omdat een uitdaging de eigen grenzen overstijgt dat men niet binnen die eigen grenzen moet handelen, alles hangt immers met elkaar samen. Heel wat maatregelen kunnen en moeten wel degelijk door ons land worden genomen. Een houding waarbij we pas in actie treden als een hoger beleidsniveau, zoals het Europese, iets heeft afgesproken is onaanvaardbaar.

### 1.3 WERKWIJZE

In de beschrijving van de diagnose en haar oorzaken tekenen zich enkele thematische werkvelden af die ook gekoppeld kunnen worden aan kennisdomeinen die tegelijk ook actiedomeinen zijn.

1. De problematiek van de opwarming van het klimaat gekoppeld aan productie en verbruik van energie en fossiele brandstoffen, aan de uitstoot van CO<sub>2</sub> en andere broeikasgassen.
2. De problematiek van het landgebruik, de ruimte voor het ecosysteem (opnieuw meer ruimte voor natuur en water), de biodiversiteit, de ruimtelijke ordening, en de aspecten van mobiliteit en uitstoot veroorzaakt door de ruimtelijke ordening.
3. De problematiek van de impact van economie en groei, de grondstoffen, het afval, de uitstoot, het energieverbruik, de landbouw en visserij, circulaire economie, alternatieve marktmodellen en verdienmodellen.

4. De menselijke aspecten: demografie, mensbeeld, maatschappelijk model, ongelijkheid versus rechtvaardigheid, de politiek-sociale dimensie, communicatie, angst voor verandering, motivatie en creatie van draagvlak.
5. Bestuurlijke aanpak, aspecten van wetgeving, regelgeving, instrumenten, inbedding van wetenschappelijk inzicht in het politiek en maatschappelijk handelen, verankering op lange termijn (over meerdere regeerperiodes heen) van de essentieel noodzakelijke maatregelen, tegelijk flexibel voortschrijdend inzicht inbouwen in beleid en beslissingsprocessen.

Daarom hebben de experts zich voor hun werk georganiseerd in vijf thematische panels, telkens gekoppeld aan een van deze werkvelden. Op die manier kon voldoende breed geoogst worden binnen de bestaande expertise om te omschrijven welke oplossingen voor welke problemen mogelijk of nodig zijn. Nadien zijn hieruit syntheses en ingrediënten voor een slagvaardig klimaatbeleid gedistilleerd die opnieuw transversaal geformuleerd zijn.

## 2. INGREDIËNTEN VOOR EEN ERNSTIG KLIMAATBELEID

### 1 Drietrapsraket: klimaat, ecosysteem, sociaal draagvlak

#### 01 Klimaat en duurzaamheidsbeleid is een drietrapsraket: klimaat, ecosysteem & sociaal draagvlak

- A. Een rationeel en efficiënt klimaatbeleid moet uitgaan van een sense of urgency en een transversale systemische shift. Partieel en traag maatregelenbeleid zal de minimale doelstellingen om een onomkeerbare systeemomslag te vermijden niet halen.
- B. Een rationeel klimaatbeleid moet dus kaderen in een globaal vernieuwd ecosystemisch inzicht en beleid
- C. Om een maatschappelijk draagvlak te creëren voor zo'n omslag is zowel een mobilisatie nodig van de instrumenten van samenlevingsopbouw (met daarbij bewustmaking) als een efficiënter herverdelend beleid

### 2 Elk beleidsniveau moet zijn ambitieuze verantwoordelijkheid nemen

#### 2.1 Globaal

##### 02 Zet in op wereldwijde verlaging van de ecologische voetafdruk door onder meer doorgedreven ontwikkelingshulp en internationale solidariteit

#### 2.2 Europees

##### 03 Zet in op een EU-klimaatbeleid

- A. Speel een voortrekkersrol in de Europese klimaatdiscussie
- B. Maak de Europese begrotingsregels gunstiger voor klimaatinvesteringen

##### 04 Herzien het Europees landbouwbeleid en zet in op duurzame voeding

- A. Verschuiving naar agro-ecologie
- B. De EU moet haar afhankelijkheid van de invoer van diervoeders verminderen

#### 2.3 België: federaal, gewesten en gemeenschappen

##### 05 Organiseer nationaal de rechtvaardige transitie door geïntegreerd beleid

##### 06 Ga voor een Bijzondere klimaatwet

- A. Ga voor een klimaatwet met klimaatdoelstellingen voor 2030 en 2050
- B. Geef de klimaatwet de vorm van een bijzondere wet
- C. Gebruik samenwerkingsakkoorden waar ze goed voor zijn

#### 2.4 Lokale/Stadsgewestelijke ecosystemen

##### 07 Zet ook in op lokale beleidsplannen, dicht bij de mensen en dicht bij de lokale ecosystemische schaal

### 3 Natuurlijke ecosystemen beschermen en uitbreiden

#### 08 Versterk natuur-, milieu- en bosbeheer

- A. Realiseer veel meer natuur- en bosgebied waar natuurlijke processen de nodige ruimte krijgen
- B. Voer onmiddellijk een netto ontbossingsstop in en maak werk van efficiënte boscompensatie
- C. Maak veel meer werk van functionele verbindingen tussen natuur- en bosgebieden
- D. Creëer in stedelijk en industrieel gebied meer kansen voor biodivers groen
- E. Doe aan water- en kustbeheer

### 4 Zet in op een versnelde transitie naar klimaatneutrale energie en industrie

#### 09 Maak werk van de energietransitie

- A. Zet in op energiebesparing
- B. Faseer fossiele brandstoffen uit en versterk de uitbouw van hernieuwbare energie
- C. Maak werk van een flexibel en slim energiesysteem
- D. Zorg voor een gerichte financiering van de energietransitie

#### 10 Kies voor industriële transitie

- A. Ontwikkel een ambitieus moonshot-innovatieprogramma voor grootschalige broeikasgasreducties en circulaire economie
- B. Ontwikkel een roadmap met een transitiekader voor een CO<sub>2</sub>-vrije industrie
- C. Voorzie een '2050 klimaatneutraliteitstest' in milieuvergunningen en MER voor grote investeringen vanaf 2020

<sup>i</sup> Voor inzicht in de toestand op het vlak van klimaat, zie IPCC (2014) : IPCC, 2014: Climate Change 2014: Synthesis Report. Contribution of Working Groups I, II and III to the Fifth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change [Core Writing Team, R.K. Pachauri and L.A. Meyer (eds.)]. IPCC, Geneva, Switzerland, 151 pp. [www.ipcc.ch/report/ar5/syr/](http://www.ipcc.ch/report/ar5/syr/)

<sup>ii</sup> Voor inzicht in de toestand op het vlak van biodiversiteit, zie IPBES. IPBES (2018). Zie het nieuwe IPBES (2019) rapport vanaf 6 mei, vanaf 13u : Summary for policymakers of the regional assessment report on biodiversity and ecosystem services for Europe and Central Asia of the Intergovernmental Science-Policy Platform on Biodiversity and Ecosystem Services. Fischer M. et al. (eds.). IPBES secretariat, Bonn, Germany. 48 pages.

<sup>iii</sup> Zie bv.: EEA, Unequal exposure and unequal impacts: social vulnerability to air pollution, noise and extreme temperatures in Europe, 2018. <https://www.eea.europa.eu/highlights/protect-vulnerable-citizens>

<sup>iv</sup> IPCC Special Report, Global Warming of 1.5°C, 2018. <https://www.ipcc.ch/sr15/>

<sup>v</sup> <https://www.globalcarbonproject.org/carbonbudget/>

<sup>vi</sup> <https://www.iea.org/weo2018/>

<sup>vii</sup> Zie bv. bij Climate Action Tracker: <https://climateactiontracker.org/>

<sup>viii</sup> Zie: Stockholm Resilience Centre. <https://www.stockholmresilience.org/research/planetary-boundaries.html>

<sup>ix</sup> Steffen et al. (2015) Planetary boundaries: Guiding human development on a changing planet. <https://science.sciencemag.org/content/sci/347/6223/1259855.full.pdf>

<sup>x</sup> Chancel I. and Piketty, T., Carbon and Inequality : From Kyoto to Paris. 2015

<sup>xi</sup> <https://www.overshootday.org/>

<sup>xii</sup> <https://www.footprintnetwork.org/>

<sup>xiii</sup> Bar-On Y.M. et al. (2018) The biomass distribution on Earth. *Proceedings of the National Academy of Sciences (USA)* 115: 6506-6511.

<sup>xiv</sup> International Resources Panel, Global Resources Outlook 2019. <http://www.resourcepanel.org/reports/global-resources-outlook>

<sup>xv</sup> International Resources Panel, Global Resources Outlook 2019.

<sup>xvi</sup> Transformation is Feasible, 2018. [https://www.stockholmresilience.org/download/18.51d83659166367a9a16353/1539675518425/Report\\_Achieving%20the%20Sustainable%20Development%20Goals\\_WEB.pdf](https://www.stockholmresilience.org/download/18.51d83659166367a9a16353/1539675518425/Report_Achieving%20the%20Sustainable%20Development%20Goals_WEB.pdf)

<sup>xvii</sup> <https://www.kateraworth.com/doughnut/>

<sup>xviii</sup> <https://sustainabledevelopment.un.org/post2015/transformingourworld>

<sup>xix</sup> The Guardian, 29 November 2007: Stern: Climate change a 'market failure' <https://www.theguardian.com/environment/2007/nov/29/climatechange.carbonemissions>

<sup>xx</sup> A Clean Planet for all A European strategic long-term vision for a prosperous, modern, competitive and climate neutral economy, 2018. [https://ec.europa.eu/clima/policies/strategies/2050\\_en](https://ec.europa.eu/clima/policies/strategies/2050_en)

<sup>xxi</sup> Zie onder meer deze studie: Eurofound, Energy scenario: Employment implications of the Paris Climate Agreement, 2019. <https://www.eurofound.europa.eu/nl/publications/report/2019/energy-scenario-employment-implications-of-the-paris-climate-agreement>



## 11 Begeleid de energietransitie met sociale maatregelen

- A. Ondersteun een robuuste strategie voor (energetische) renovatie ten gunste van maatschappelijk kwetsbare groepen
- B. Schaf met een gecoördineerde strategie schadelijke subsidies voor fossiele brandstoffen op sociaal rechtvaardige wijze af.

## 5 Realiseer een omslag in landgebruik, ruimtelijke ordening en infrastructuur

### 5.1 Ruimtegebruik

#### 12 Optimalisering van het gebruik van de beschikbare ruimte

- A. Onmiddellijke stop met inname open ruimte (betonstop in Vlaanderen)
- B. Ontwikkel modellen van ruil en herschikking van private en publieke rechten
- C. Koppel de kost van wegen en infrastructuur aan de locatie
- D. Maak taksen en premies locatie-gestuurd, beloon gewenst ruimtelijk beleid en gedrag

#### 13 Versterk een beleid van redelijke verdichting en zuinig grondgebruik

- A. Zorg dat lokale besturen inzicht verwerven in hun ruimtelijk verdichtingspotentieel voor bebouwing en ruimtegebruik en hoe dit in te zetten.
- B. Gebruik de herschikking en verdichting van onze ruimtelijke ordening als hefboom om de nood aan verplaatsingen te doen dalen.
- C. Zorg voor een consistent mobiliteitsbeleid, haal dit deels weg bij het lokale niveau.

### 5.2 Wonen

#### 14 Zet in op ambitieus nieuw woonbeleid, gericht op duurzaam en betaalbaar wonen

- A. Maak een woonbeleid dat betaalbaar kwalitatief wonen aanbiedt op goede locaties, stimuleer mogelijkheden voor coöperatief wonen en salariswoningen
- B. Vervang de woonbonus door een stimulans voor renovatie, collectief, modulair, aanpasbaar en betaalbaar wonen
- C. Ontwikkel een betaalbare huursector
- D. Hervorm de woonfiscaliteit om die ecologisch duurzamer en ook socialer te maken
- E. Stimuleer circulair en aanpasbaar bouwen

### 5.3 Mobiliteit

#### 15 Kies voor een mobiliteitsbeleid gericht op een betekenisvolle modal shift

- A. Maak snel een interfederaal mobiliteitsplan en stel dat af op duurzame mobiliteit
- B. Kies inzake mobiliteit voor het STOP-principe en werk aan reële modal shift
- C. Verminder het aantal koolstofintensieve kilometers per persoon in vergelijking tot het huidige niveau met 20% tegen 2050
- D. Stop de groei van het volume van en ga voor een modal shift bij het goederentransport

#### 16 Zet in op de ontwikkeling van duurzame mobiliteit

- A. Zet in op de uitbouw van een degelijk openbaar vervoer, met onder meer versnelde afwerking van het GEN
- B. Investeer in een netwerk van betaalbare internationale (nacht)treinen
- C. Maak heel België fietsvriendelijk tegen 2030, door een veralgemening van veilige infrastructuur voor fietsers in steden en gemeenten en de ontwikkeling van aangepaste en veilige verbindingen tussen steden en gemeenten
- D. Stimuleer deelsystemen en integratie van mobiliteitsdiensten (MAAS)
- E. Intelligente mobipunten

#### 17 Voer een ontradend en beperkend beleid op niet duurzame mobiliteit

- A. Perk de ongebreidelde groei van het luchtverkeer in
- B. Pak de emissies van het maritiem transport aan.
- C. Voer een parkeerbeleid dat lock-in vermijdt, onder meer door alleen nog reversibele parkings te bouwen
- D. Fiscale instrumenten voor mobiliteit: Bouw het huidige regime van salariswagens af; voer koolstoftaks, slimme kilometerheffing en een beter BIV in
- E. Ontmoedig tweewielers op fossiele brandstof
- F. Stop met de verkoop van wagens op fossiele brandstoffen
- G. Schaf de aftrek voor professionele diesel af

### 5.4 Voeding

#### 18 Zet in op gezonde en evenwichtige voedingspatronen

- A. Ontwikkel lokale voedselplannen met een accent op kortere productie en distributieketens
- B. Verminder de consumptie van dierlijke eiwitten door een geïntegreerde strategie

## 6 Hanteer planetaire grenzen als norm voor produceren en consumeren

#### 19 Bewerk een duurzame omslag in de bestaande economie

- A. Ga voor groene openbare aanbestedingen
- B. Stimuleer nieuwe verdienmodellen zoals PSS
- C. Versterk de deeleconomie
- D. Stimuleer een langere levensduur van consumentengoederen
- E. Stimuleer de hersteconomie door de arbeidskost én de BTW te verlagen op herstelactiviteiten
- F. Stimuleer betere inzameling van afgedankte producten en efficiëntere recyclage
- G. Maak afvalverwerking die materiaal niet terug in de economie brengt duurder

## 7 Ga voor een samenhangend en transversaal beleid

#### 20 Zet in op een veel betere taakverdeling en samenwerking in de klimaatbeleidsvoering

- A. Geef de Eerste Minister en de Minister-Presidenten een coördinerende rol
- B. Verschuif mensen en middelen
- C. Richt een Klimaatraad op
- D. Richt burgerpanels op om onderwerpen die politiek lastig liggen te ontminnen
- E. Stel één klimaatintendant aan voor elk gewest
- F. Empower lokale initiatieven
- G. Moderniseer de gemeentefinanciering

#### 21 Zorg voor een kwaliteitsvolle ondersteuning en opvolging van het beleid

- A. Slank de kabinetten af
- B. Zorg voor betere (open) data
- C. Zet in op onderbouwing van het beleid

#### 22 Geef de samenleving een rechtvaardige duurzame basisstructuur

- A. Zet in op de garantie van het voorzien van de basisbehoeften voor iedereen
- B. Zet in op universele basisdiensten, uitbouw openbare diensten

#### 23 Zet in op financiële en materiële hulp voor diegenen die de klimaattransitie niet kunnen betalen. Maak van het klimaatbeleid ook een verhoging van de levensstandaard.

## 8 Zet in op wetenschap, innovaties, onderzoek en data

#### 24 Zorg voor voldoende beleidsvoorbereidend onderzoek, een betere beschikbaarheid van data en monitoring, meer middelen voor onderzoek en innovaties voor duurzame ontwikkeling, klimaatmitigatie en -adaptatie

#### 25 Ontwikkel duurzame negatieve emissietechnologieën

## 9 Ga voor actieve samenlevingsopbouw: burgerschap, coproductie en deliberatie

#### 26 Zet in op mentaliteitswijziging en versterkende communicatie

- A. Ontwikkel ecosystemisch bewustzijn via media, cultuur, onderwijs
- B. Zorg voor duidelijke en transparante communicatie en bestrijd fake news, obscurantisme, afscherming van toegang tot kennis
- C. Werk aan een nieuw sociaal-ecologisch maatschappelijk contract onder andere via een Groot Maatschappelijk Debat over uitdagingen, diagnose en aanbevelingen; werk zo aan draagvlak
- D. Organiseer campagnes ter ondersteuning

#### 27 Zet in op deliberatieve en co-productieve democratie

- A. Veranker burgerinspraak
- B. Organiseer elk jaar een Klimaatdag
- C. Investeer in citizen science
- D. Verbreed maatregelenbeleid tot meer transversale uitbouw van co-productieve draagvlakken en gefaseerd transitiebeleid

## 1. KLIMAAT- EN DUURZAAMHEIDSBELEID: EEN DRIETRAPSRAKET

### 01. Drietrapsraket: klimaat, ecosysteem, sociaal draagvlak

- 1A** | Klimaatbeleid moet uitgaan van een *sense of urgency* en een transversale systemische shift
- 1B** | Een rationeel klimaatbeleid moet kaderen in ecosystemisch inzicht en beleid
- 1C** | Een maatschappelijk draagvlak creëren

Het Panel voor Klimaat en Duurzaamheid verzamelde een pak concrete en wetenschappelijk onderbouwde ingrediënten voor een echt en effectief klimaat- en duurzaamheidsbeleid. Het is echter belangrijk te beseffen dat dit alles halve exhaustief is, noch finaal. De wetenschappers die zich rond dit initiatief verzamelden, hebben net grote inspanningen gedaan om te focussen en te

selecteren, om de echt prioritaire en noodzakelijkste voorstellen onder de aandacht van onze beleidsverantwoordelijken te brengen. Bovendien onderlijnen de wetenschappers dat er nog veel meer geïnvesteerd moet worden in onderzoek, experimentele innovatie en dataverzameling om de feiten, problemen en oplossingen te kennen van duurzame ontwikkeling, klimaatmitigatie en -adaptatie.

- 1A** | Een rationeel en efficiënt klimaatbeleid moet uitgaan van een *sense of urgency* en een transversale systemische shift. Partieel en traag maatregelenbeleid zal de minimale doelstellingen om een onomkeerbare systeemomslag te vermijden niet halen

Een effectief klimaatbeleid, dat minstens de doelstellingen haalt die in Parijs in 2015 afgesproken werden, is noodzakelijk deel van een breder duurzaamheidsbeleid. De klimaatcrisis is immers tegelijk een urgente uitdrukking van én een steeds belangrijkere aanjager van een bredere systeemcrisis die de biodiversiteit en de ecologische grondslagen van de menselijke beschaving bedreigt.

Tegelijk is ook duidelijk dat goed beleid vandaag op termijn de groeiende inefficiëntie van het huidige model vermijdt en vervangt door onder andere nieuwe banen en nieuwe economische kansen.

De uitdaging om de klimaatcrisis effectief aan te pakken is groot, omvattend én urgent. De rapporten van onder andere IPCC onderbouwen dat met de best mogelijke wetenschappelijke inzichten. Daaruit blijkt ook dat kleine stapjes die los van elkaar gezet worden ongetwijfeld beter zijn dan business as usual, maar ook dat ze onvoldoende zijn om de systeemcrisis te beantwoorden. Dit rapport van het Panel voor Klimaat en Duurzaamheid gaat daarom uit van een samenhangend en ambitieus beleid dat onmiddellijk aangevat moet worden. De onderhandelingen voor de verschillende regeringen in ons land die na 26 mei 2019 aangevat worden, vormen de perfecte mogelijkheid om deze aanbevelingen op korte termijn in beleid te verankeren en te realiseren.

Daarom blijkt uit de opsomming van ingrediënten voor een klimaat- en duurzaamheidsbeleid hierna dat ook op die bredere, ecosystemische aspecten gehandeld moet worden om de meest urgente uitdaging – de klimaatverandering – effectief te kunnen aanpakken. Wij werken vanuit het inzicht dat klimaatbeleid allang niet meer beperkt kan worden tot natuurbeleid of zelfs tot een “uitstootbeleid”, maar noodzakelijk ook zaken als ruimtelijke ordening, productie- en consumptiepatronen, sociale rechtvaardigheid, een goed gericht innovatiebeleid en beter, participatiever beleid en bestuur moet integreren.

- 1B** | Een rationeel klimaatbeleid moet kaderen in een globaal vernieuwd ecosystemisch inzicht en beleid.

Klimaat- en duurzaamheidsbeleid baseert zich op onderzoek naar planetaire grenzen die de ruimte aangeven waarbinnen de mensheid zich op een veilige wijze kan ontwikkelen. Deze planetaire grenzen hebben betrekking op de hulpbronnen die het land, de oceanen, de biosfeer en de atmosfeer ons bieden. En ze gaan uit van een gebruik van hulpbronnen dat iedereen op aarde minstens een bescheiden welvaart en menselijke waardigheid biedt. De duurzame ontwikkelingsdoelen (sdg's) die binnen de VN afgesproken werden in 2015 zijn

richtinggevend en moeten in concreet en coherent beleid omgezet worden.

Een vernieuwd ecosystemisch inzicht zorgt er ook voor dat zowel economisch als sociaal-demografisch beleid vertrekt van de vaststelling dat de menselijke beschaving deel uitmaakt van het ruimere natuurlijke systeem, en die natuur dan ook in al haar activiteiten en ontwikkelingen integreert en ruimte biedt. Een hersteld evenwicht biedt tegelijk perspectief op een effectief klimaatbeleid.

**1C |** Om een maatschappelijk draagvlak te creëren voor zo'n omslag is zowel een mobilisatie nodig van de instrumenten van samenlevingsopbouw (met daarbij bewustmaking) als een efficiënter herverdelend beleid

Klimaat- en duurzaamheidsbeleid is noodzakelijk ambitieus en vraagt een systeemverandering. Om een dergelijke omslag op korte termijn op een democratische manier te kunnen maken, is er nood aan een ruim draagvlak binnen diverse sectoren van de samenleving, maar ook aan vernieuwende vormen van politieke besluitvorming en beleidsvoering.

De overheden hebben hierin een sleutelverantwoordelijkheid, maar dat betekent niet dat de politieke meerderheid eenzijdig en van bovenaf beslissingen moet opleggen. Burgers en middenveld hebben recht op meer en goed onderbouwde informatie, maar ook op voortdurende betrokkenheid bij het formuleren van beleidsvoorstellen en het maken van beleidskeuzes.

Een van de fundamentele voorwaarden om de transitie naar een klimaatbestendige en duurzame samenleving te kunnen maken en dat vol te houden, is dat die transitie rechtvaardig is. In de context van reeds sterk toegenomen ongelijkheid is het onaanvaardbaar dat de lasten van de transitie op de schouders gelegd worden van wie al kwetsbaar is en veel minder verantwoordelijk is voor de huidige systeemcrisis. Transitie maatregelen moeten net een kans zijn om ongelijkheden te remediëren, waardoor ook duidelijk kan worden dat een echt klimaat- en duurzaamheidsbeleid perspectief biedt op een betere wereld voor iedereen, waar meer ruimte is voor sociale samenhang, menselijke beleving en ecologisch evenwicht.

## 2. ELK BELEIDSNIVEAU MOET ZIJN AMBITIEUZE VERANTWOORDELIJKHEID NEMEN

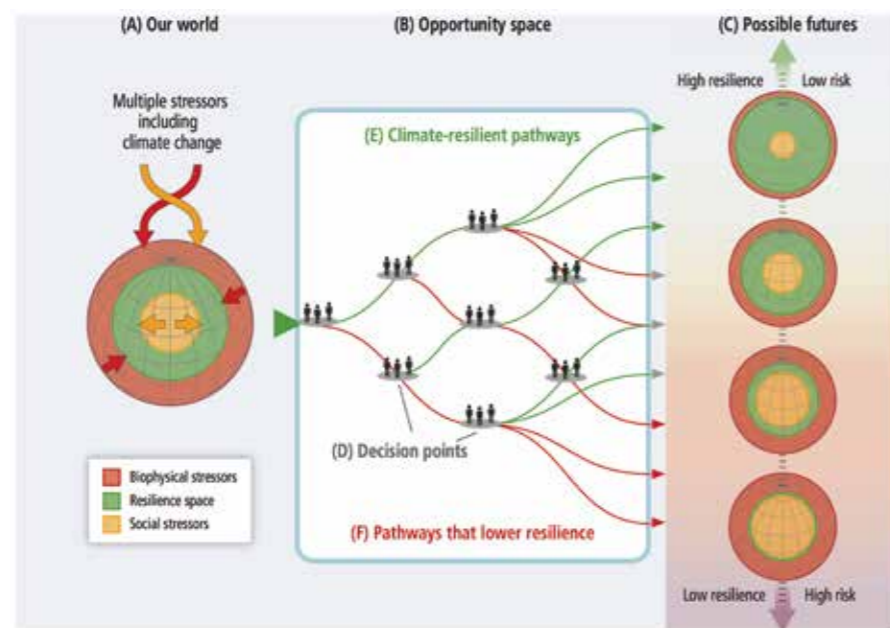
### 2.1 GLOBAAL

**02. Zet in op wereldwijde verlaging van de ecologische voetafdruk door onder meer doorgedreven ontwikkelingshulp en internationale solidariteit**

De verandering die we moeten teweegbrengen is een proces. Het is een aaneenschakeling van beslissingen en keuzes die we stapsgewijs en op verschillende schalen moeten uitwerken en voortdurend evalueren in functie van het tot stand brengen van een zo groot mogelijke veerkracht voor de aarde en haar bewoners.

Vanuit die opstelling heeft het IPCC al geruime tijd een model van verandering voorgesteld dat rekening houdt met de twee uitdagingen waarvoor we staan: de **biofysische beperkingen**, waaronder het klimaat, en de **sociale noden**. Het model maakt duidelijk dat de leefruimte van de mensheid zich daartussen bevindt en alleen kan toenemen door beide

problemen tegelijk aan te pakken. Het geeft ook goed aan hoe de radicaal verschillende trajectmogelijkheden naar totaal andere uitkomsten leiden. Maar tegelijk maakt het duidelijk dat die trajecten het resultaat zijn van een veelheid aan beslissingen, met eventueel zelfs mogelijke vergissingen en correcties, en niet afhangen van één groot plan of grote revolutie. Het gaat om een heroriëntatie die rekening houdt met de beperkingen waarbinnen de mensheid kan vooruitgaan. Te veel vergissingen of te lang dralen kunnen we niet toelaten of we belanden onvermijdelijk in het minst gunstige scenario met hoge risico's en weinig weerstandsmogelijkheden voor de komende generaties.



Deze benadering biedt een goed kader om elk beleid en elke beleidsbeslissing op elk politiek niveau te beoordelen. Ze geeft ook perfect aan dat een globale en alomvattende aanpak noodzakelijk is waarbinnen heel veel beslissingspunten een rol spelen om de weg te bewandelen naar een duurzame wereld.

Vaak wordt beweerd dat we met te veel zijn: te veel in België, te veel in de wereld. En sommige mensen knopen daar ook onmiddellijk een oproep aan vast om minder kinderen te hebben of zelfs kinderloos te blijven. Uiteraard speelt het aantal mensen een rol in de impact van de mensheid op onze aarde. Hoe meer mensen, hoe groter onze mogelijke impact.

De wereldwijde ineenstorting van het ecosysteem en de daarmee gepaard gaande bedreiging voor alle levensvormen wordt in grote lijnen veroorzaakt door de volgende 'drivers':

1. Het totaal **aantal mensen op aarde**.
2. De gemiddelde **ruimtelijke en ecosystemische impact per individu**.
3. De **economische en socioculturele handelingen** van de mens die deze ecosystemische impact veroorzaken. Deze handelingen worden gekenmerkt door een groot antropocentrisme, een geloof in de mogelijkheid van eeuwigdurende kwantitatieve economische groei van een kapitaalgestuurde markt.

De gevolgen van deze drie 'drivers' zijn gekend:

- **Verdwijnen van ecosystemen en biotopen** veroorzaakt het verdwijnen van de soorten die er van afhankelijk zijn. Zo is bij de insecten 80% van het aantal exemplaren (niet soorten) reeds verdwenen. Het totaalgewicht van alle gewervelde wezens op het land (de gewervelde biomassa) bestaat voor 65% uit de

menselijke veestapel, voor 32% uit de mensheid zelf en nog voor slechts 3% uit gewervelde dieren in de natuur. Elke soort combineert een eigen territorium waar ze dominant aanwezig is met een extern territorium dat die soort vanuit een minderheidspositie vooral deelt met andere levensvormen. De mensheid domineert vandaag meer dan 70% van de vruchtbare landoppervlakte van de planeet en claimt die vrijwel volledig voor eigen gebruik.

- **Uitstoot van broeikasgassen** zorgt voor opwarming van het klimaat.
- Overbemesting en schaalvergroting in de landbouw zorgen voor **vervuiling van de diepere grondwatertafels** en inname van ecosysteemruimte.
- Winning van **grondstoffen** is verantwoordelijk voor 95% van alle verdwenen ecosystemen en verantwoordelijk voor 50% van alle uitstoot.
- CO<sub>2</sub> zorgt voor **verzuring van de oceanen** waardoor het fytoplankton, verantwoordelijk voor 75% van alle zuurstofproductie op aarde, wordt aangetast. (Bomen staan slechts in voor 25%).
- Afval zorgt voor **bodem- en waterverontreiniging**, plastic soup in de oceaan, enz.

De globale minimumfractie aan ecosysteemruimte voor alle andere soorten behalve de mens wordt geraamd op de helft van de landoppervlakte. Op zich is dit al een miraculeus teken van veerkracht van het planetaire systeem: het blijft gezond en in evenwicht zelf als één van de 8,5 miljoen soorten 50% van het areaal quasi voor zich alleen claimt. Het probleem is echter dat we daar vandaag al ver over zitten. Onze **planetaire overshoot** bestrijkt de hele planeet, ook in het Zuiden. Daar is weliswaar de uitstoot van de lokale bevolking laag, maar het grondgebruik van hun informele kleinschalige landbouw is al heel wat groter.

Het ergste is echter dat daar heel veel grondgebruik ontstaat door multinationale bedrijven (landbouw, grondstoffen, ontbossing). De oppervlakte aan natuurreservaten in het Globale Zuiden daalt nog steeds en de biodiversiteit gaat bijna overal ter wereld razendsnel achteruit. Als je dus naast uitstoot ook naar ruimte kijkt dan is het totaal ruimtegebruik van de mensheid net zo belangrijk als de ongelijke verdeling van dat ruimtegebruik. Gemiddelden bestaan niet als je lokaal beleid wil uitvoeren en doen landen. Maar gemiddelden bestaan wel als je de minimaal te halen doelstellingen wil becijferen.

Als we willen weten hoeveel mensen de aarde kan voeden dan is die vraag niks waard als je niet definieert wat je met het woord 'kan' bedoelt. Als alle natuur weg mag en de hele planeet mag bestaan uit steden, dorpen en voor de rest niks anders dan landbouw (een model dat eigenlijk biologisch niet mogelijk noch houdbaar is), dan is dit puur abstract en theoretisch ergens tussen 12 en 15 miljard. Als je echter elke soort plant en dier – inclusief de mens – een **gezonde optimale ecosysteemruimte** wil gunnen dan hangt het maximaal aantal mensen af van het gemiddeld verbruik aan ecosysteemruimte per mens. Die vraag betekent, als we willen streven naar planetaire gelijkberechtiging, dat we ons moeten afvragen naar welke levensstandaard we willen streven die voor iedereen bereikbaar zou moeten zijn (met de bijkomende randvoorwaarde dat men daar dan noch te ver boven noch te ver onder mag zitten). En op basis daarvan kan een ruwe schatting van het maximum benaderd worden, waarbij de grootste-orde belangrijker is dan de precisie.

- Als de hele planeet leeft zoals de gemiddelde Amerikaan dan is het maximum 1 miljard mensen.
- Als de hele planeet leeft zoals de gemiddelde Fransman dan is het maximum 2 à 2,5 miljard (naargelang de rekenmodellen).

Maar wanneer we dieper over de impact nadenken, dan is het duidelijk dat in het totaal van onze globale impact het bevolkingsaantal – hoewel belangrijk – toch een kleinere rol speelt dan de individuele voetafdruk in de rijkste landen. Veel belangrijker is dus de hoeveelheid, de aard en de wijze van consumeren en produceren. Willen we dat er snel een verandering komt in de impact van de mensheid op de aarde dan moeten we ons op de eerste plaats concentreren op onze consumptie en productie.

Het wereldwijde geboortecijfer verlagen kan zeker bijdragen om de impact van de mensheid op aarde af te remmen. Maar wie zich enkel concentreert op het geboortecijfer ziet eigenlijk te weinig wat de huidige evolutie is. In de afgelopen vijftig jaar is het geboortecijfer van 4,8 kinderen per vrouw gehalveerd naar 2,4 kinderen. In de mate dat we verder de armoede kunnen terugdringen en het onderwijs voor vrouwen verbreden weten we dat het wereldwijde geboortecijfer verder zal dalen. Sinds 2017 leeft meer dan de helft van de wereldbevolking in landen waar het geboortecijfer onder het vervangingsniveau ligt. De algemene trend in de wereld is er een van verdere spontane **daling van de geboortecijfers**. Vandaag hebben we een piek bereikt in het aantal kinderen



die de mensheid telt en wellicht ooit zal tellen. Er leven op aarde 2 miljard kinderen onder de 15 jaar en dit aantal zal niet meer toenemen. De belangrijkste groei van de wereldbevolking in de komende decennia zal zich concentreren bij de volwassenen en de ouderen. De kinderen van vandaag hebben aanzienlijk meer kansen om volwassen te worden en in toenemende mate zal de levensverwachting die we in België kennen zich wereldwijd verspreiden.

De VN voorzien dat de groei van de wereldbevolking door veroudering in deze eeuw even belangrijk zal zijn als de groei door een geboortecijfer boven het vervangingsniveau. Willen we het geboortecijfer sneller doen dalen dan wat we nu voorzien dan zal dat vooral afhangen van de inspanningen die we leveren om de welvaart beter en sneller te verdelen. Gemakkelijke toegang tot efficiënte anticonceptiva is daar een onderdeel van. Tegelijk moeten we goed beseffen dat een lager geboortecijfer zorgt voor een snellere vergrijzing van de bevolking. Door de snelle **demografische transitie** die veel landen nu doormaken naar een kleiner aantal kinderen zal de vergrijzingsproblematiek zich heel wat scherper stellen dan in België. Maar de globale uitkomst is een enorme revolutie in het menselijk bestaan. Van een wereld met hoge geboortecijfers en hoge sterftcijfers, een wereld met veel armoede en veel pijn, gaan we naar een wereld waar minder kinderen geboren worden en waar de meeste kinderen de kans hebben om oud te worden. We zullen met meer mensen zijn, maar voor het einde van de eeuw zal de groei stagneren en zullen we een bevolkingskrimp gaan kennen.

Wat België betreft ligt het geboortecijfer met 1,68 kinderen per vrouw reeds geruime tijd onder het vervangingsniveau. De groei van de bevolking in België is vooral het gevolg van migratie. Vanuit het oogpunt van de klimaatdoelstellingen en de reductie van de impact van de mensheid op de aarde is dat in wezen een goede zaak. Het is beter om maximaal gebruik te maken van bestaande infrastructuur in de best uitgebouwde gebieden op aarde in plaats van expansief nog meer ruimte in te nemen. Dat wil vooral zeggen dat we moeten nadenken over hoe we lokaal het gebruik van de ruimte optimaliseren.

Die vaststelling brengt ons terug naar de noodzaak om consumptie en productie fundamenteel te herdenken. De zogenaamde IPAT-formulering van Paul Ehrlich (2) blijft in dit opzicht nuttig als een heuristisch instrument: Impact als een functie van Population, Affluence en Technology. De impact op onze omgeving is het resultaat van het aantal mensen, hun welvaart en de technologie die wordt inge-

zet. In dit opzicht zijn de laatste jaren hoopgevend. **Nieuwe technologie** laat inderdaad toe om op veel vlakken welvaart te creëren met een kleinere impact op de aarde. De nieuwe technologie op het vlak van landbouw, van energieproductie en van communicatie laat jonge landen toe om in welvaart te groeien zonder de zware impact die de oude industriënaties hebben nagelaten. Maar de groeiende ongelijkheid zorgt voor een bijzonder slechte verdeling van die welvaart en de technologische keuzes die we maken zijn niet los te denken van het economisch kader waarin we ons bevinden.

Centraal staat dus onze economie en levenswijze, uitgedrukt in onze ecologische voetafdruk, en die moeten we radicaal herdenken. We moeten afstappen van het groeifundamentalisme dat economische groei als einddoel van het economisch handelen ziet. In die zin is de denkrichting die economen zoals Kate Raworth (3) voorstaan verfrissend en noodzakelijk omdat ze aansluit op het idee van een economie in functie van de mens binnen de draagkracht van de aarde. Productiviteitsgroei moet dus niet noodzakelijk uitmonden in meer productie en **groei kan ook kwalitatief** zijn in de plaats van kwantitatief. Wellicht moeten we beter opnieuw aanknopen bij de Keynesiaanse idee dat productiviteitsgroei vooral meer vrije tijd moet genereren: tijd als een uitermate belangrijk en onvervangbaar goed op zich. Automatisatie is dus niet per se een bedreiging maar kan een zegen worden. Waarom konden we in de jaren negentig wel tijdskrediet geven en waren we in staat om vroeger op pensioen te gaan terwijl onze kinderen altijd maar langer kunnen studeren? Onze relatie tot tijd is de afgelopen jaren radicaal veranderd onder druk van een groei-obsessie die vooral vanuit de Europese Commissie sinds het Lissabon-akkoord wordt gepromoot, een groei-obsessie die haaks staat op een duurzame wereld met minder ongelijkheid.

Op wereldvlak zal de bevolkingsexplosie stagneren wanneer de demografische transitie zich volkomen heeft doorgezet. Dat betekent dat de nataliteitscijfers zich hebben aangepast aan de dalende mortaliteit. Nataliteit daalt vooral door de volgende parameters: scholingsgraad, gezondheidszorg en levensverwachting, gelijkberechtiging van de vrouw. Dat betekent dat het rijke Westen de plicht heeft om in te zetten op **planetaire herverdeling** en ontwikkelingshulp, al was het maar omdat dit op lange termijn ook in ons eigen belang is. Een rationaal klimaat- en duurzaamheidsbeleid vraagt dus tevens om het versterken en herschikken van de ontwikkelingsamenwerking en het buitenlands beleid.

## 2. ELK BELEIDSNIVEAU MOET ZIJN AMBITIEUZE VERANTWOORDELIJKHEID NEMEN

### 2.2 EUROPEES

#### 03. Trek mee aan de kar voor een sterker EU-klimaatbeleid

- 3A | Speel een voortrekkersrol in de Europese klimaatdiscussie
- 3B | Maak de Europese begrotingsregels gunstiger voor klimaatinvesteringen

Europa vormt een cruciaal beleidsniveau voor het klimaatbeleid. Belangrijke energie- en klimaatwetgeving, zoals de 2020 doelstellingen en het energie- en klimaatpakket voor 2030, komen op het Europees niveau tot stand en sturen ons land in de klimaattransitie. Bovendien spreekt Europa met één stem tijdens de internationale klimaatconferenties

### 3A | Speel een voortrekkersrol in de Europese klimaatdiscussie

Vandaag liggen de Europese ambities te laag: ze voldoen niet om het engagement van het Akkoord van Parijs waar te maken. Willen we de klimaatopwarming beperken tot 1,5°C, moeten niet alleen de huidige Europese doelstellingen voor 2030 (-minstens -40% CO<sub>2</sub>-uitstoot, minstens 32% hernieuwbare energie, minstens 32,5% energiebesparing) omhoog<sup>1</sup>. Het is ook cruciaal om een duidelijke langetermijnstrategie voor een nuluitstoot voor 2050 vast te leggen.<sup>2</sup> De “net-zero” scenario's die de Europese Commissie in haar visie *A Clean Planet for All*<sup>3</sup> in november 2018 heeft voorgesteld moeten nu dringend met concrete maatregelen op niveau van de Europese Unie worden uitgevoerd. Het is essentieel dat de Europese Unie leiderschap toont op de VN-klimaatop in september, en het eerste grote economische blok wordt dat zich ertoe verbindt klimaatneutraal te worden in 2050.

De laatste maanden profileerde België zich als achterblijver in het internationale klimaatdebat. Zo blokkeerde België lange tijd een gezamenlijke Benelux-verklaring waarin beloofd werd scherpere klimaatdoelen na te streven. Ons land weigerde op de klimaatop van Katowice in december 2018 steun aan de vraag van de 27 landen van de High ambition coalition om meer klimaatambitie. Bovendien stemde België in december tegen de Europese richtlijn voor energiebesparing. Ten slotte blijkt dat ons land helemaal niet “on track” is om de 2020 en 2030 Europese klimaatdoelstellingen te halen<sup>4</sup>.

van de VN en speelde de Europese Unie in het verleden een voortrekkersrol in het wereldwijde klimaatdebat. Een sterke Europese energie- en klimaatwetgeving is een belangrijke aandrijver om niet alleen ons land, maar de gehele Europese Unie mee op het spoor van een succesvolle klimaattransitie te krijgen.

We vragen België om geen achterblijver maar een voortrekker te worden op het Europese en internationale klimaatneel. België zou alvast een sterk signaal kunnen geven door een opwaartse herziening van de Europese klimaatdoelstelling te steunen, in lijn met het Akkoord van Parijs<sup>5</sup>. Bij de besprekingen over de Europese langetermijnstrategie vragen we een visie te steunen die leidt tot een daadwerkelijke vermindering van de uitstoot van broeikasgasen met minstens 95% in vergelijking met 1990 en tot koolstofneutraliteit ruim voor 2050. Dat betekent dat de twee meest ambitieuze scenario's die de Europese Commissie nu op tafel heeft gelegd een minimum vormen. Daarnaast moet België, zoals voorgeschreven door Europa, ook werk maken van een eigen ambitieuze langetermijnstrategie in lijn met de doelstelling om tegen 2050 klimaatneutraal te zijn. In dat licht dringt een opwaartse herziening van het ontwerp Nationaal Energie- en Klimaatplan voor 2030 zich op.

Zoals ook aangegeven in de oplossingsrichtingen voor industrie, vragen we aan de Belgische overheden om in dat kader ook een sterker Europees industrieel beleid, met een versterkte ETS prijs en de invoering van *border tax adjustment* (een CO<sub>2</sub>-heffing) te steunen aan de Europese grenzen<sup>6</sup>. Daarnaast zou België ook de Europese buurlanden kunnen aanspreken om op gecoördineerde wijze een belasting in te stellen die vliegtuigverplaatsingen ontmoedigt (taks op kerosine en/of taks of vliegtuigtickets).

### 3B | Maak de Europese begrotingsregels gunstiger voor klimaatinvesteringen

We vragen aan België om er mee voor te pleiten om de Europese begrotingsregels en het Europese investeringskader gunstiger te maken voor klimaatinvesteringen. Zo is er bijvoorbeeld een enorme nood aan versnelde energetische renovatie van gebouwen. Er is in principe veel kapitaal beschikbaar, maar het blijft, ook voor lokale besturen, moeilijk om met vernieuwende modellen van financiering (zoals creatieve vormen van derdepartijfinanciering) de transitie te versnellen. Dit ligt onder meer aan de Europese begrotingsnormen die ontmoedigen om voldoende budgettaire ruimte vrij te houden voor grondige energierenovatie<sup>7</sup>. Een aanpassing daarvan kan al op enkele jaren de dynamiek van de renovatie versnellen.

De Europese begrotingsregels hebben een bijzondere moeilijkheid gecreëerd voor publieke investeringen in duurzaamheid en klimaatmaatregelen. De onmogelijkheid om toekomstgerichte investeringen over meerdere jaren te spreiden, gecombineerd met de strakke regels in verband met overheidsschulden en begrotingsevenwicht, remmen de noodzakelijke investeringen in bijvoorbeeld grootschalige renovatie van gebouwen of openbaar vervoer extreem af. Bovendien hebben de overheden in België tot nu niet willen samenwerken om die regels flexibel toe te kunnen passen.

Een interessant voorstel om dit probleem van het Europees budgettaire kader op te lossen, komt van econoom P. Larroutou. Zijn “klimaatfinancieringspact” stelt voor een Europese Bank voor Klimaat- en Biodiversiteit in het leven te roepen, en een Fonds voor Klimaat en Biodiversiteit. Er moet ook ernstig overwogen worden om de Europese Centrale Bank (ECB) en de Europese Investeringsbank (EIB) sterker te laten bijdragen aan de vergroening van de Europese economie.

Ook moeten alle pistes uitgediept worden die toelaten om private investeringen te heroriënteren in de richting van de financiering van de klimaattransitie. Enkele van deze pistes zijn reeds onderzocht in het kader van het actieplan *Financing Sustainable Growth*<sup>8</sup> van de Europese Commissie, goedgekeurd op 8 maart 2018. De uitvoering van dit actieplan blijft op de vooravond van de Europese verkiezingen van 2019 echter heel onvolledig. Een dergelijke heroriëntering betekent ook het maximaal vermijden van het financieren van publieke infrastructuur of initiatieven die ingaan tegen een decarbonisatie van de economie.

<sup>1</sup> ECF and Climact, “Net-Zero by 2050: From Whether to How”, Sept. 2018, <https://europeanclimate.org/wp-content/uploads/2018/09/NZ2050-from-whether-to-how.pdf>

<sup>2</sup> Dit zijn ook vragen van het Europees Parlement: een doelstelling van 55% CO<sub>2</sub> reductie in 2030 en klimaatneutraliteit tegen ten laatste 2050: [http://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-8-2019-0217\\_EN.html](http://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-8-2019-0217_EN.html)

<sup>3</sup> [https://ec.europa.eu/clima/sites/clima/files/docs/pages/com\\_2018\\_733\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/clima/sites/clima/files/docs/pages/com_2018_733_en.pdf)

<sup>4</sup> Europees milieubureau, 2018: <https://www.eea.europa.eu/publications/trends-and-projections-in-europe-2018-climate-and-energy>

<sup>5</sup> In het bijzonder zou België zich alvast kunnen aansluiten bij de vraag van Nederland en andere lidstaten om de Europese doelstelling voor 2030 te verhogen naar minstens -55% CO<sub>2</sub> reductie en te pleiten voor een klimaatneutraliteit ruim voor 2050

<sup>6</sup> zoals ook aangegeven in de interparlementaire klimaatresolutie: <http://www.dekamer.be/doc/flwb/pdf/54/3319/54k3319001.pdf>

<sup>7</sup> [https://www.frdco-cfd.be/sites/default/files/content/download/files/syntheserapport\\_finaal\\_nl.pdf](https://www.frdco-cfd.be/sites/default/files/content/download/files/syntheserapport_finaal_nl.pdf)

<sup>8</sup> [https://ec.europa.eu/info/publications/180308-action-plan-sustainable-growth\\_en](https://ec.europa.eu/info/publications/180308-action-plan-sustainable-growth_en)

## 2. ELK BELEIDSNIVEAU MOET ZIJN AMBITIEUZE VERANTWOORDELIJKHEID NEMEN

### 2.2 EUROPEES

#### 04. Herzie het EU-landbouwbeleid en zet in op duurzame voeding

**4A** | Verschuiving naar agro-ecologie

**4B** | De EU moet haar afhankelijkheid van de invoer van diervoeders verminderen

Bij de hervorming van het Gemeenschappelijk Landbouwbeleid (GLB) van de EU, waaraan momenteel wordt gewerkt en die in 2020 van kracht

moet worden, moeten twee prioriteiten worden gesteld: meer agro-ecologie en minder afhankelijkheid van invoer van diervoeders.

#### 4A | Verschuiving naar agro-ecologie

Agro-ecologie is de toepassing van ecologische wetenschap op de studie, het ontwerp en het beheer van voedselsystemen. De term staat ook voor een sociale beweging die pleit voor de overgang naar eerlijke, rechtvaardige en soevereine voedselsystemen. Gediversifieerde agro-ecologische systemen maken gebruik van **globale praktijken die gebaseerd zijn op een aantal duidelijke principes** en een duidelijke oriëntatie, namelijk: landbouwbedrijven en landbouwlandschappen diversifiëren; chemische middelen vervangen door organische materialen en processen; de biodiversiteit optimaliseren en de interacties tussen verschillende soorten stimuleren in het kader van een holistische strategie om de vruchtbaarheid van de bodem op lange termijn te bevorderen; gezonde agro-ecosystemen ontwikkelen; en veilige en rechtvaardige bestaansmiddelen garanderen voor al wie aan landbouw doet.

Een toenemend aantal studies, assessments en symposia tonen het grote potentieel van agro-ecologische systemen om de systemische uitdagingen in voedselsystemen aan te pakken en de maatschappij tal van voordelen te bieden.<sup>1</sup> Vooral de **diversificatie van landbouwbedrijven en landbouwlandschappen** blijkt essentieel om het gebruik van synthetische middelen te beperken en opnieuw natuurlijke synergieën en ecosysteemdiensten te doen ontstaan.<sup>2</sup>

Klimaatbestendige en gezonde agro-ecosystemen ontwikkelen is onmogelijk zonder fundamentele verschuiving in de principes van GLB-subsidies, die opnieuw op het belonen van publieke goederen moeten focussen. Net zoals het blijven subsidiëren van fossiele brandstoffen het engagement om de klimaatverandering aan te pakken en hernieuwbare energiebevoorrading te bevorderen ondermijnt, **ondergraaft het subsidiëren van de industriële landbouw de transitie naar duurzame voedsel-**

**systemen.** Dit is geen aanvaardbaar gebruik meer van overheidsmiddelen. Bovendien moeten er op EU-niveau strenge normen worden bepaald in plaats van het risico te lopen dat er een *race to the bottom* ontstaat tussen de lidstaten.

De paradigmaverschuiving naar agro-ecologie vereist ook een grondige herwerking van de advies-systemen. Om op dit vlak vooruitgang te maken moeten de lidstaten – als voorwaarde voor de toekenning van GLB-subsidies – verplicht worden om onafhankelijke bedrijfsadviseringssystemen (FAS) te ontwikkelen die gebaseerd zijn op een scheiding van verkoop- en adviesactiviteiten (ook voor zaden), minimale kwaliteitsnormen en territoriale dekking. Hun diensten moeten economische, ecologische en sociale dimensies omvatten en het verwerven van vaardigheden en kennis om naar agro-ecologie over te gaan vergemakkelijken, onder meer via leren en uitwisseling van ervaringen tussen landbouwers onderling. Onafhankelijke FAS moeten op EU-niveau en niet op het niveau van de lidstaten worden geregistreerd.

Er zijn specifiek sterke steunmaatregelen nodig voor agro-ecologie, gebaseerd op de specifieke aard van de bestaande Pijler 2-programma's. Minstens 50% de Europese GLB-subsidies moet bestemd zijn voor plattelandsontwikkeling en in de eerste plaats voor een agro-ecologische premie. Het recht op de premie zou gebaseerd zijn op: i) een schema van praktijken op Europees niveau ('outputindicatoren') die verder gaan dan de voorwaarden van GLB Pijler 1; ii) werken met op agro-ecologie gerichte adviesdiensten; en/of iii) eenvoudige proxy's zoals door de gemeenschap gesteunde landbouw (CSA), participatieve garantie-systemen (PGS) en gecertificeerde biologische productie.

<sup>1</sup> Voor een overzicht, zie IPES-Food, *From Uniformity to Diversity* (2016).

<sup>2</sup> OECD, FAO en UNCDF, *Adopting a Territorial Approach to Food Security and Nutrition Policy* (Parijs: OESO, 2016).

## 4B | De EU moet haar afhankelijkheid van de invoer van diervoeders verminderen

De verschuiving naar een **duurzaam beheer van de veestapel** moet versneld worden en de afhankelijkheid van de **invoer van diervoeder in de EU moet verminderd** worden omdat dit bijdraagt aan de ontbossing en de druk op het land verhoogt in de landen van waaruit de EU importeert. Op korte termijn kunnen grondstofgerelateerde (gekoppelde) GLB-subsidies hiervoor worden gebruikt.

In plaats van subsidies naar de veehouderijsector te blijven kanaliseren, moeten gekoppelde subsidies gereserveerd worden voor **stikstofbindende peulgewassen, permanente graslanden en weiden, de productie van groenten en fruit en bomen** (agrobosbouw).<sup>3</sup> Het Europees Parlement steunde al globale benaderingen om de afhankelijkheid inzake diervoeders te verminderen in het EU Protein Plan<sup>4</sup> van 2018 en in een resolutie betreffende ontbossing.<sup>5</sup> Tevens moet er in het kader van de Plattelandsontwikkeling steun worden verleend aan **duurzame territoriale programma's** voor het beheer van de veestapel,<sup>6</sup> als onderdeel van een bredere verschuiving naar territoriale governance van voedselsystemen en duurzame regionale ontwikkelingsplanning.

De ervaring heeft geleerd dat het gebruik van gekoppelde betalingen in het kader van uitgebreide eiwitstrategieën doeltreffend is om de eiwitproductie te verhogen. Er is aangetoond dat een meer gerichte aanpak de productie van diverse peulgewassen, ook voor menselijke consumptie, weer in evenwicht kan brengen. In het kader van het Fran-

se Plan voor eiwithoudende gewassen (2014-2020) bijvoorbeeld, is de oogst van droge peulvruchten en eiwithoudende gewassen voor de graanproductie in Frankrijk met 20% gestegen tussen 2014 en 2017 en is de oogst van groen geoogste peulvruchten in dezelfde periode met 30% toegenomen.

Het is echter cruciaal om te **voorkomen dat monoculturen van tropische voeders simpelweg worden vervangen door Europese monoculturen** van eiwitrijke granen in door diervoeders (bv. soja) of energie (bv. koolzaad) gedomineerde markten. In plaats daarvan moeten extensieve en gemengde systemen (agrobosbouw) worden aangemoedigd en de meest schadelijke vormen van veeteelt worden ontmoedigd. Hoewel graslanden en weiden nog steeds grotendeels voor extensieve veeteelt zouden worden gebruikt, zou de algemene vermindering van de intensieve vee- en voedergranenproductie land vrijmaken voor andere doeleinden, zoals een verhoogde productie van groenten en fruit om aan de voedingsbehoeften te voldoen zonder dat de externe voetafdruk van de Europese voedselbehoefte toeneemt.

Studies hebben aangetoond dat er in Europa voldoende middelen beschikbaar zijn om duurzame voeding te ondersteunen, op voorwaarde dat naar extensieve veeteelt wordt overgegaan en onder andere de **concurrentie voeding - voeders wordt verminderd**.<sup>7</sup>

## 2. ELK BELEIDSNIVEAU MOET ZIJN AMBITIEUZE VERANTWOORDELIJKHEID NEMEN

### 2.3 BELGIË: FEDERAAL, GEWESTEN EN GEMEENSCHAPPEN

#### 05. Organiseer nationaal de rechtvaardige transitie door geïntegreerd beleid

<sup>3</sup> Het huidige wettelijk kader (Hoofdstuk 1 van titel IV van Verordening (EU) nr. 1307/2013 van het Europees Parlement en de Raad) staat alleen steun toe voor een beperkte lijst van 21 potentieel in aanmerking komende sectoren (granen, oliehoudende zaden, eiwithoudende gewassen, zaadragende leguminosen, vlas, hennep, rijst, noten, zetmeelaardappelen, melk en zuivelproducten, zaaizaad, schapen- en geitenvlees, rund- en kalfsvlees, olijfolie, zijderupsen, gedroogde voederplanten, hop, suikerbieten, suikerriet en cichorei, groenten en fruit, en hakhout met korte omlooptijd). Fruitbomen zijn in de lijst opgenomen, maar er moeten ook andere boomsoorten worden toegevoegd door de verordening te wijzigen (artikel 55§2).

<sup>4</sup> Europees Parlement, "Proteins: Robust strategy needed to reduce EU's dependency on imports," Press releases, March 20, 2018, <http://www.europarl.europa.eu/news/nl/press-room/20180411IPR01532/proteins-meps-urge-robust-strategy-to-reduce-eu-s-dependency-on-imports>

<sup>5</sup> Europees Parlement, *Resolutie van het Europees Parlement van 11 september 2018 over transparant en verantwoord beheer van natuurlijke hulpbronnen in ontwikkelingslanden: bossen*, 2018/2003(INI), 2018.

<sup>6</sup> In een haalbaarheidsstudie over maatregelen ter bestrijding van de ontbossing, uitgevoerd in opdracht van het DG Milieu, werd de oprichting van 'Focusgebieden' in Plattelandsontwikkeling voorgesteld, gebaseerd op de vermindering van de behoefte aan eiwithoudend veevoeder. (COWI, Ecofys and Milieu, *Feasibility study on options to step up EU action against deforestation*.)

<sup>7</sup> X. Poux and P.-M. Aubert, *Une Europe agroécologique en 2050 : une agriculture multifonctionnelle pour une alimentation saine, Enseignements d'une modélisation du système alimentaire européen* (Paris: Iddri-AScA, 2018).



Een goed klimaat- en duurzaamheidsbeleid implementeren kan niet zonder de medewerking van belangrijke delen van het middenveld en van de bevolking. Om een **maatschappelijk draagvlak** te creëren voor zo'n beleid is dus zowel een mobilisatie nodig van de instrumenten van samenlevingsopbouw (met daarbij bewustmaking) als een efficiënter herverdelend beleid.

Het gaat er in de eerste plaats om de beoogde doelstellingen en de transitietrajecten duidelijk te formuleren en te argumenteren. Dat betekent dat de bevolking **geïnformeerd** moet worden over de diagnose, de wetenschappelijke vaststellingen en conclusies, de genomen beleidsbeslissingen en de verwachte medewerking van andere geledingen van de samenleving. Om dat te realiseren moeten media en diverse vormingskanalen intensief en volgehouden ingezet worden. Dergelijke mobiliserende pedagogie dient om de samenleving te overtuigen van de noodzaak en de gegrondheid van het inslaan van een nieuwe richting willen we de ongewenste systemische omslag vermijden.

Maar die steun zal niet alleen afhangen van een intellectuele instemming, maar vooral van de houding tegenover de **haalbaarheid van de gevraagde inspanningen**. Dat gaat zeker over haalbare en gevraagde gedragswijzigingen. Maar dat gaat vooral over de houding tegenover de nodige financiële inspanningen. Het financiële draagvlak in de bevolking is beperkt en vooral zeer ongelijk verdeeld. 67,7% van de bevolking zegt het moeilijk te hebben wat geld opzij te zetten (Testaankoop). Meer dan 270 miljard staat nochtans op spaarrekeningen en het totaal geldbezit van de gezinnen wordt op 1058 miljard geraamd (NBB) terwijl het onroerend patrimonium op 1533 miljard is geraamd. Het vermogen van de gezinnen is dus zeer groot: 2.591 miljard of 5,7 maal het BBP. Maar dat vermogen is zeer ongelijk verdeeld. 60% van het totaal is in handen van 20% van de huishoudens. De middengroepen hebben 40% van de rijkdom vooral via het bezit van een woning, maar vertegenwoordigen daardoor ook driekwart van de totale schulden van 290 miljard euro.

Die **ongelijke verdeling** loopt ook over de gewesten: 76,9% van de Waalse huishoudens zeggen het moeilijk te hebben met sparen, 70% in Brussel en 62,3% in Vlaanderen. Dat spoort met het verschil in gemiddeld netto belastbaar inkomen: 19.102 euro in Vlaanderen, 16.787 euro in Wallonië en 13.980 euro in Brussel (waarin echter de niet belaste inkomens van diplomaten en Europese ambtenaren niet zijn meegerekend. (FOD financiën).

Er is dus niet alleen een groot verschil in draagkracht, er is een reëel probleem in de verdeling van de koopkracht, niet alleen bij de armen. Volgens Eurostat is België één van de 11 lidstaten waar de armoede toeneemt. 15,9% van de Belgische bevolking lijdt aan inkomensarmoede (10,5% in Vlaanderen, 19,4% in Wallonië, 30,9% in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest). 15% van de Belgische kinderen leeft in armoede, één op de drie in Brussel, één op de vier in Wallonië. De gegevens over "ernstige materiële deprivatie" van EU-SILC 2017 geven voor België een cijfer van 5,1%. Het armoederisico wordt voor ons land op 20,3% gerekend.

Die statistieken worden bevestigd in het onderzoek over de stijgende levensduurte waardoor een groeiende groep mensen het moeilijk heeft huisvesting, vervoer of schoolkosten te betalen. Slechts 39% van de bevolking heeft geen noemenswaardige moeilijkheden de kosten van het dagelijks levensonderhoud te betalen, 56% heeft het al moeilijk in één of andere levensbelangrijke uitgavenpost.

Het is dan ook niet te verwonderen dat de tegenstelling tussen arm en rijk in de schijnwerper kwam naar aanleiding van het klimaatdebat. Het probleem werd kernachtig samengevat in de stelling: klimaat-activisten maken zich zorgen over het **einde van de planeet**, sociale activisten maken zich zorgen over het **einde van de maand**. Een geïntegreerd en transversaal klimaat- en duurzaamheidsbeleid zal op grote weerstand en op politieke verdeeldheid stuiten als het niet parallel verloopt met een voelbare politiek van sociale herverdeling als deel van de duurzaamheidstransitie. In die zin gaat het niet alleen om de betaalbaarheid van klimaatmaatregelen, maar om het scheppen van de maatschappelijke en materiële condities voor het succes ervan.

## 2. ELK BELEIDSNIVEAU MOET ZIJN AMBITIEUZE VERANTWOORDELIJKHEID NEMEN

### 2.3 BELGIË: FEDERAAL, GEWESTEN EN GEMEENSCHAPPEN

#### 06. Ga voor een bijzondere klimaatwet

- 6A** | Ga voor een klimaatwet met klimaatdoelstellingen voor 2030 en 2050
- 6B** | Geef de klimaatwet de vorm van een bijzondere wet
- 6C** | Gebruik samenwerkingsakkoorden waar ze goed voor zijn

In Europa en daarbuiten bestaan er steeds meer klimaatwetten. Het VK, Denemarken, Zweden, Finland, Frankrijk en Noorwegen hebben er een en Nederland volgt hen in mei 2019 nog. Deze wetten dragen ontegensprekelijk bij tot de versterking van de langetermijnvisie op het klimaatbeleid. Hun meest opvallende troeven? Ze leggen **langetermijn-doelstellingen** vast, ze zetten in op wetenschappelijke objectivering van het beleid, ze structureren de planning en ze dwingen tot jaarlijkse rapportering van de beleidsresultaten aan het parlement, wat goed is voor de *accountability*.

Geef ook België zo een wet. We hebben het instrument nodig om een meer doelmatig en doeltreffend beleid te voeren, dat onze internationale en Europese engagementen naleeft. Denk hierbij niet alleen na over inhoud maar ook over instellingen en vorm. We voeren klimaatbeleid met zeven overheden: de

#### 6A | Ga voor een klimaatwet met klimaatdoelstellingen voor 2030 en 2050

Naar het voorbeeld van bovenvermelde landen zou het goed zijn indien België zijn **globale klimaatdoelstellingen** op de lange en middellange termijn vastlegt in een klimaatwet. Concreet betekent dat: tegen 2030 en 2050. De klimaatdoelstellingen op de lange en middellange termijn geven concrete cijfers voor de vermindering van onze uitstoot aan broeikasgassen, voor het aandeel hernieuwbare energie en voor de verbetering van onze energie-efficiëntie. Zij worden aangevuld met **duurzaamheidscriteria**, die richting geven. Doelstellingen en beginselen vormen idealiter een onderdeel van een bijzondere wet.

Waarom zo'n wetgeving?

Klimaatbeleid kan niet zonder **langetermijnvisie**. Een klimaatwet is goed voor de doelgerichtheid op

federale staat, de drie gewesten en de drie gemeenschappen. Coherentie moeten we organiseren. Tussen een bijzondere wet en een samenwerkingsakkoord, verdient dat eerste instrument de voorkeur.

Maak die bijzondere wet onmiddellijk, binnen het eerste jaar van de komende regeerperiode, en vergeet er de gemeenschappen niet bij te betrekken. Naast de federale staat en de gewesten, horen ook zij bij de klimaatbeleidsvoering. Ze beheren een aanzienlijk gebouwenpark (onderwijs, sport, cultuur, gezondheids- en welzijnszorg). Via onderwijs- en mediabeleid zijn ze essentieel op het vlak van voorlichting en sensibilisering.

Deze oplossingsrichting staat los van het herfederaliseren van bevoegdheden. De bevoegdheden blijven waar ze zijn. Er wordt enkel beter afgestemd tussen de bestaande beleidsniveaus.

die tijdschaal. Langetermijndoelstellingen en enkele pertinente beginselen brengen focus, coherentie en ambitie in de beleidsvoering van het orkest aan bevoegde overheden en opeenvolgende regeringen. Vergelijk het met de navigatie van een auto: als we in de gps een duidelijke eindbestemming invoeren, geeft het niet dat we met verschillende wagens en verschillende chauffeurs rijden. Dan weten we allemaal waar we moeten staan in 2030 en 2050. Het vastleggen van doelstellingen op de lange en middellange termijn doorbreekt bovendien de kortetermijnlogica van de huidige politiek. Representatieve democratieën zoals de onze zijn erg geconditioneerd door de dynamiek van electorale cycli. Het is lastig werken aan 2050 wanneer 2019 nog gewonnen moet worden.

#### 6B | Geef de klimaatwet de vorm van een bijzondere wet

Klimaatbeleid is een wezenlijk transversaal beleid. In elk land stelt dit een aparte uitdaging voor de beleidsvoering. In ons land scherpt de complexe staatsstructuur deze uitdaging aan: de relevante bevoegdheden zijn verdeeld over de federale staat, de drie gewesten en de drie gemeenschappen. Coherentie in de beleidsvoering moet worden georganiseerd. Een bijzondere wet legt een **transparante en democratische basis** voor **coherente en constructieve samenwerking**. De wet zorgt er ook voor dat de ministers, ambtenaren en parlementsleden van de zeven bevoegde overheden met elkaar kunnen werken op basis van ontmoeting en dialoog binnen adequate, slagvaardige instellingen. Hiermee komen we tegemoet aan onze internationale en Europese verplichtingen, die ons voortaan tot intense samenwerking verplichten. Gênante taferelen van manifeste niet-samenwerking behoren definitief tot het verleden.

Maak die wet mogelijk door toevoeging van volgende zin aan artikel 7bis van de Grondwet: 'Zij werken

#### 6C | Gebruik samenwerkingsakkoorden waar ze goed voor zijn

Het klimaatbeleid brengt fundamentele maatschappelijke uitdagingen mee. De politieke besluitvorming hierover hoort thuis op het publieke podium, met debat voor het oog en oor van eenieder. In de organisatie van het klimaatbeleid op nationaal niveau zijn **samenwerkingsakkoorden**, verplicht of niet, dan ook oordeelkundig te gebruiken. Hun pover democratisch gehalte en ambitie-fnuikende ontstaansdynamiek zijn gekend. De fundamenten van het klimaatbeleid zijn meer gediend met open democratisch overleg dan met coulissenwerk, meer met ambitie dan met kleinste gemene delers. De ervaring leert overigens dat het samenwerkingsakkoord wel geschikt is voor de aanpak van beperkte technische en organisatorische kwesties waarover amper tot geen discussie bestaat. Gebruik ze dan ook voor dergelijke kwesties, niet voor de grondslagen van een slagvaardig, rechtvaardig en ambitieus klimaatbeleid.

Deze aanbeveling verhoogt de transparantie, en dus ook politieke accountability, van het klimaatbeleid. Politieke oplossingen zijn slechts effectief wanneer ze tegelijkertijd **transparant**, onderbouwd en overlegd tot stand gekomen zijn. Met *transparant* bedoelen we: ontstaan dankzij heldere processen tussen

inzonderheid samen aan een doeltreffend klimaatbeleid overeenkomstig de doelstellingen, beginsele en modaliteiten vastgesteld bij een wet aangenomen met de meerderheid bepaald in artikel 4, laatste lid.'

Waar is dit goed voor?

Voor **doeltreffende samenwerking**. Tot nog toe talmde België met het nemen van de dringende beslissingen om de weg naar een koolstofarme en duurzame samenleving in te slaan. De beleidsuitdaging binnen onze staatsstructuur kreeg geen afdoende institutionele respons. Een bijzondere wet zorgt met democratische legitimiteit en transparantie voor solide structuren en coördinerende basisbeginselen. Vlotte samenwerking op wetgevend en uitvoerend niveau maakt ook de **geïntegreerde aanpak** mogelijk waar de Europese Governance-verordening van einde 2018 ons toe dwingt. Zo kan België dynamisch coherente en ambitieuze beslissingen nemen inzake klimaat en duurzaamheid.

onze politieke overheden (parlementen en regeringen), én met volledige openheid over deze processen voor burgers. Alle mogelijke relevante beleidsdocumenten – adviezen, beslissingen, rapporten – moeten publiek toegankelijk zijn. Ons huidig beleid inzake klimaat en duurzaamheid lijdt onder een democratisch deficit: door een tekort aan parlementair debat is het zowel voor politici als bevolking en beleidsvoerders lastig daadwerkelijk met de zaak begaan te zijn. *Ni vu ni connu*, lijkt het wel, ongekend is onbemind. De transparantie zal de **betrokkenheid en dossierkennis** van zowel politici als burgers ten goede komen.

De aanbeveling bepleit eveneens een **doelmatig gebruik** van het **instrumentarium** waarover de Belgische **staatsmachinerie** beschikt. Het instrument van het samenwerkingsakkoord hanteren we al sinds 2002 in het klimaatbeleid. De ontoereikende en soms schokkende praktijkresultaten wijzen zonneklaar op zijn beperkingen. Ter herinnering: toen Europa ons land verplichtte om de doelstellingen voor de tweede Kyoto-protocolperiode 2012-2020 te implementeren, kozen we ervoor om dat met een samenwerkingsakkoord te regelen. We waren ermee klaar in... 2018.

## 2. ELK BELEIDSNIVEAU MOET ZIJN AMBITIEUZE VERANTWOORDELIJKHEID NEMEN

### 2.4 LOKALE/STADSGEWESTELIJKE ECOSYSTEMEN

#### 07. Zet ook in op lokale beleidsplannen, dicht bij de mensen en dicht bij de lokale ecosystemische schaal

Een geïntegreerd beleid, waarin overheid, middenveld en bevolking in een transversaal project worden opgenomen, steunt het beste op **een schaal van nabijheid**. Die lokale schaal mag niet te klein zijn om enige systemische impact te hebben, ze mag niet te groot zijn om de voordelen van nabijheid en gedeelde ruimte te behouden.

“Het lokale” moet opnieuw gedefinieerd worden, niet als een plaats of als een administratieve afbakening van een lokaal bestuur, maar als een relatief zelfstandige entiteit van nabijheid verbonden met een ruimer systeem. We kunnen het ook hebben over **een “glokale” eenheid**, een term die het verband tussen de globale uitdagingen en de lokale vormgeving ervan duidelijk maakt. Het gaat veelal om steden met hun ommeland. Die gebieden zijn veelal groter dan de bestuurlijke eenheid. We moeten dus op zoek naar de lokale metropool, naar de stadsgewestelijke ruimte, waarbinnen aan een transitiebeleid kan worden gewerkt.

Dezelfde elementen zitten in de zich snel ontwikkelende **ecosystemische stadsplanning**<sup>1</sup>. Het gaat erom de drie aparte sferen – het milieu, het sociale en de economie, met uiterst beperkte overlap in het nationale project – om te denken tot een nieuw en geïntegreerd ontwikkelingsmodel. Dat ontwikkelingsmodel baseert zich op het functionele stedelijke gebied, in Wallonië noemt men het “bassin de vie”. Om daar vat op te krijgen combineert men een analyse van de groene en blauwe (= water) systemen in het gebied met inzicht in de transportnetten die mobiliteit en bereikbaarheid bepalen. Het eerste geeft een beeld van de natuurlijke draagkracht en levert ook meteen een meer geïntegreerd beeld van de verhouding stad-platteland. De stad is niet alleen de bebouwde ruimte. Het gaat ook om de open ruimte, het landschap en de natuur. Het tweede geeft een beeld van de concentratie van menselijke activiteit, want die hangt sterk samen met de bereikbaarheid van plekken in de stad. Beide sporen – **natuurlijke morfologie en mobiliteitsstructuur** – geven een inzicht in hoe de verdichte samenleving ruimtelijk in elkaar zit.

Een grondige analyse van het ecosysteem levert ook een basis voor de zogenaamde **ecosystemische diensten** die een stedelijke omgeving moet gebruiken. Het gaat dan om waterhuishouding, klimaatplan, biodiversiteit, energie, enz. Het gaat ook om de

bevoorrading: voedsel, grondstoffen, materialen, ... En het gaat ten slotte om een aantal sociale, culturele en sportieve diensten zoals de recreatieve infrastructuur, actieve mobiliteit, woonomgeving, landschappen, enz. Zo'n benadering levert niet alleen een beeld op van wat een lokaal beleid kan omvatten, ze herstelt ook de verhouding tot de natuur, het landschap en de grondstoffen.

Het is een zeer werkbare manier om het “plaatselijke” te omschrijven en het te plaatsen in een netwerk met andere plaatsen, binnen het land maar ook binnen het continent en de wereld. Dat levert al een totaal andere mentale kaart op dan de nationalistische ruimtelijke ordening of de gemeentelijke administratie. Aan een dergelijke macro-ecologische stadsanalyse kan een sociale geografie worden toegevoegd. Die kijkt naar de ruimtelijke orde van de bevolking, haar samenstelling, haar activiteit of woonprofiel. Elke stad heeft een sociaal-ruimtelijke orde waarbinnen sociale groepen apart leven. Ook worden centra voor activiteit en diensten direct zichtbaar en kan men daaromheen werken aan meer residentiële ecowijken. De ingrediënten en inzichten zijn dus voorradig om de stedelijkheid een zekere afbakening te geven.

Nu kan men binnen dat ruimtelijk kader het stedelijk metabolisme, de dynamieken en de uitwisselingen, in kaart brengen. Dat levert dan weer zicht op de nodige en mogelijke transitieën. In algemene zin kan men zeggen dat die gericht moeten worden op het ombuigen van de dominante lineaire verbanden met een zeer uitgebreide wereldmarkt naar meer **circulaire processen en verkorting van de productie- en distributieketens** gericht op een meer intensieve deeleconomie. Daartoe moet men kijken naar de lokale ecosystemediensten, naar wat lokaal kan of moet worden aangeleverd, regulatiediensten om klimaat en warmte-eilanden in de stad te beheeren, om waterbeheer te organiseren, om de luchtkwaliteit te verbeteren, ecosystemen om de bevoorrading te organiseren zoals energie of biomassa.

**Voedsel** wordt in dit alles een zeer verbindend thema. Verschillende belangen komen hier samen. De interesse voor voedselkwaliteit groeit omwille van de zichtbare tekorten en risico's van de industriële voedselproductie, maar ook omwille van de focus op diversiteit, smaken en stijlen. Dat leidt tot tientallen initiatieven in stadslandbouw van stadstuintjes,

<sup>1</sup> HTimon McPhearson, Steward T. A. Pickett, Nancy B. Grimm, Jari Niemela, Marina Albertio, Thomas Elmqvist, Christiane Weber, Dagmar Haase, Jurgen Breuste, Salman Qureshi (2016): *Advancing Urban Ecology towards a Science of Cities*, BioScience 66: 198–212.; Barton, H (2016): *Cities of well-being: a radical guide to planning*, London, Taylor & Francis; Gehl, J. (2010): *Cities for people*, Washington: Island Press

groenten in bloembakken en perkjes, tot biomanden, markten met lokale producten, productie-coöperaties, nieuwe technologieën zoals hydrocultuur en dakboerderijen. Ook de bevoorrading en vooral de distributie is een groeiend probleem.

Op dezelfde wijze leidt het denken over een duurzaam stedelijk metabolisme tot een geheel andere aanpak van **woonbeleid, mobiliteit, maakindustrie, gezondheid, logistiek**, en zoveel meer. En dat leidt natuurlijk tot een substantieel ander perspectief op cultuur, kunst en wetenschap en dus op de werking van centra, theaters, scholen en universiteiten. In een kennismaatschappij kan de productie en het gebruik van verbeelding en kennis niet langer alleen uitbesteed worden aan professionele corporaties met interne regels, zoals universiteiten of onderzoeksinstituten. Die “valoriseren” immers hun maatschappelijke werking via het op de markt brengen van hun producten. In een duurzame en sociale ecopolis staat de verbeelding, en dus de kennis en de creativiteit, centraal in een democratisch stadsproject.

Lokaliteit moet worden gedefinieerd vanuit een empirisch te onderzoeken leefgebied, een bekken waarin natuurlijke en maatschappelijke structuren nabijheid ordenen. Democratie en beleid moeten tot op dat basisniveau worden uitgediept zodat zo'n stadsgewest een eerste schaal kan leveren in een meerschallige wereld. Staat, markt en middenveld zullen in zo'n project in een vernieuwde regelgeving terecht komen.

Een lokale eco-politiek die effectief wil ingaan op de planetaire uitdagingen steunt op een programma met drie assen: een **duurzaam sociaal ecosysteem** ontwerpen, samenlevingsopbouw op basis van **herverdeling en lokale commons**, samenleven in **diversiteit en respect**. Zo'n programma vergt ook een vernieuwde democratie met een veel groter aandeel voor participatieve, collaboratieve besluitvorming.

## 3. NATUURLIJKE ECOSYSTEMEN BESCHERMEN EN UITBREIDEN

### 08. Versterk natuur-, milieu- en bosbeheer

- 8A** | Realiseer veel meer natuur-en bosgebied waar natuurlijke processen de nodige ruimte krijgen
- 8B** | Voer onmiddellijk een netto ontbossingsstop in en maak werk van efficiënte boscompensatie
- 8C** | Maak veel meer werk van functionele verbindingen tussen natuur- en bosgebieden
- 8D** | Creëer in stedelijk en industrieel gebied meer kansen voor biodivers groen
- 8E** | Doe aan water- en kustbeheer



**8A |** Realiseer meer natuur- en bosgebied

We hebben momenteel veel te weinig beschermde natuur. De ruimte die beschikbaar is voor natuur en bos moet aanzienlijk toenemen. Politici onderschatten sterk het minimaal noodzakelijke areaal voor natuur dat nodig is als klimaatbuffer (bv. waterberging) en als leefgebied voor het duurzaam behoud en herstel van fauna en flora.

De huidige beleidsinspanningen voor natuurgebied staan niet in verhouding tot de noden. De ambitie moet veel hoger om weerwerk te bieden tegen de snelle achteruitgang van biodiversiteit en natuurlijke leefgebieden, zowel wereldwijd als in ons land. Voor ons land moet gestreefd worden naar **25% ruimte voor beschermde natuur**. Voor grotere landen met een lager gemiddelde bevolkingsdichtheid ligt dat streefpercentage trouwens nog hoger (tot 50%).

Naast het globale verhoogde streefpercentage is er gepast beleid nodig om voldoende grote individuele natuurgebieden te laten ontstaan. Ruimte is essentieel voor natuurlijke processen. Grote gebieden hebben verhoudingsgewijs minder randzones waar de invloed van buitenaf negatief doorwerkt.

De dramatische achteruitgang van de biodiversiteit wordt onvoldoende onderkend en vergt een ingrijpende aanpak. De bezorgdheid van de VN en de Europese Commissie moet krachtiger beantwoord worden dan in ons recent natuurbeleid het geval was. Natuurgebieden – met bijzondere aandacht voor bossen maar zeker ook wetlands zoals moerasen veengebieden – gelden als significante klimaatbuffers (stockage CO<sub>2</sub>, waterberging). Duingebieden spelen bijvoorbeeld een belangrijke rol voor kustbescherming.

Naast vormen van **spontane natuur** (*rewilding*) mag het belang van **traditioneel natuurbeheer** niet

**8B |** Voer onmiddellijk een netto ontbossingsstop in en maak werk van efficiënte boscompensatie.

We zijn een bosarme regio en de recente beleidsopgingen om meer bos te behouden en het bosareaal uit te breiden, zijn ruimschoots onvoldoende gebleken. Bovendien is het aandeel structureel, natuurlijk bos met een beschermd statuut nu veel te beperkt. Het duurzaam beheer en gebruik van bossen is ook van belang binnen een context van duurzaam grondstoffengebruik, o.a. voor industriële toepassingen en zeker ook in de bouwsector.

onderschat worden om verder biodiversiteitsverlies te vermijden en opnieuw gunstige omstandigheden te creëren voor andere levensvormen. Er is in België vooral grote nood aan meer en beter beschermde natuur. Momenteel beslaat het Vlaams Ecologisch Netwerk amper 6,8% van het grondgebied van dit gewest; de fractie reservaat bedraagt momenteel zelfs minder dan 3%. De afgebakende oppervlakte Europees belangrijke natuur onder zogenaamd Natura2000-statuut omvat wel 12,3%, maar bij de laatste evaluatie door het Instituut voor Natuur- en Bosonderzoek (in samenwerking met de universiteiten) bleek 75% van de habitattypen die door de betrokken Europese Habitatrichtlijn beschermd moeten worden, zich in een ongunstige staat van instandhouding te bevinden.

We hebben niet alleen weinig natuur, zij bevindt zich bovendien te vaak in een gedegradeerde toestand. Dat komt door de sterke **versnippering** van de huidige, kleine natuurgebieden en de sterke impact van wat buiten natuurgebied ligt op de lokale milieuomstandigheden (bv. atmosferische afzetting van stikstof, droogpompen van bodems).

Voor het Vlaams Gewest betekent een streefnorm van 25% natuur een oppervlakte van 338.000 ha. Dit kan alleen door significante inkrimping van het huidige ruimtebeslag door landbouw, woonuitbreidingsgebied, enz. Dringend betere perspectieven scheppen voor natuur zal alleen kunnen door efficiënter met onze beschikbare ruimte om te springen. Daarenboven zijn ook gunstige maatregelen voor natuur nodig buiten beschermd natuur- en bosgebied, om het gehele ecologische netwerk functioneel te houden in tijden van klimaatverandering.

Bossen spelen een belangrijke rol bij het fixeren van CO<sub>2</sub> en worden daarom erkend als een belangrijk wapen voor de urgente reductie van broeikasgasen, naast reducties van emissies en het inzetten van technologie om CO<sub>2</sub> te capteren. Daarnaast groeide de jongste jaren ook de maatschappelijke behoefte tot meer speel- en stadsbossen nabij bebouwde kernen. Om de verschillende en complementaire ecosysteemdiensten die bossen vervullen ook kan-

sen te bieden, dienen we zowel op wereldschaal als in eigen land veel meer beleidsactie te ondernemen voor het **behoud en de uitbreiding van duurzaam beheerd bos**. Naast aandacht voor bossen, onderstrepen we ook het belang van verspreide, individuele grote bomen en houtkanten buiten bosverband, bijvoorbeeld in de stad of in het buitengebied buiten natuur- en bosgebied.

Als bosarme, verstedelijkte regio hebben we een grote behoefte aan meer en beter bos. Bos stockeert CO<sub>2</sub>, biedt leefgebied voor fauna en flora, biedt kansen tot natuurcontact en zachte recreatie en biedt duurzame grondstoffen voor de industrie (bv. vervanging van petrochemie door bioraffinage van hout). Een verstrenging van de ontbossingswetgeving als deel van de betonstopdoelstelling en een strenger handhavingsbeleid zijn dus dringend nodig.

Verantwoorde ontbossing (bv. bij realisatie van bepaalde natuurbehoudsdoelen) moet mee in de bosbalans opgenomen worden en gecompenseerd worden. Wat compensatie betreft, dienen beleidsmakers zich beter te realiseren dat bossen niet geplant worden; bomen worden geplant. Bos verdwijnt bij kap onmiddellijk, maar de ontwikkeling van nieuw, functioneel bos is niet klaar wanneer nieuwe, jonge bomen geplant worden. Er is dus een belangrijk, langdurig naijlingseffect bij het verdwijnen van volwaardig bos. Het verder **aanscherpen van de huidige boscompensatieregels** dient daarom overwogen te worden binnen de context van een efficiënter bos- en boscompensatiebeleid. Het afbakenen van wettelijke bosuitbreidingszones is een belangrijke stap, alsook het vrijmaken van de nodige fondsen ter realisatie van bosuitbreiding via aankoop en publiek-privaat partnerschap.

**8C |** Maak veel meer werk van functionele verbindingen tussen natuur- en bosgebieden

Natuur- en bosgebieden liggen momenteel erg versnipperd in het landschap. Ook wanneer we onze inspanningen voor meer natuur opdrijven, is er een actief beleid en meer actie nodig voor natuurelementen buiten natuur- en bosgebieden. Door het behouden en gericht aanleggen van **verbindende groene en blauwe elementen** in het landschap tussen natuur- en bosgebieden kunnen fauna en flora makkelijker migreren tussen leefgebieden. Blauwe elementen verwijzen naar waterrijke systemen zoals beken, rivieren en poelen. Groene elementen verwij-

zen naar het geheel van groene gebieden, stroken, punten en lijnen (bv. soortenrijke bermen, groene stroken langs beken en rivieren, houtkanten, kleine bosjes en geïsoleerde grote bomen). Voor vele dieren en planten vormt het geheel van deze elementen de ecologische infrastructuur die ze gebruiken om door ons landschap te migreren.

Wie het stedelijk gebied in Groot-Brittannië vergelijkt met het onze, merkt meteen hoe opvallend weinig grote, oude bomen bij ons kansen krijgen buiten bossen, bijvoorbeeld in de stad. Naast actieve programma's voor **meer bos en bomen**, heeft de overheid (gewest, provincie, steden en gemeenten) samen met andere partners ook een grotere rol te spelen in het scheppen van meer draagvlak voor bos en bomen.

Een actiever beleid van bosbehoud en -herstel is dus belangrijk binnen de eigen landsgrenzen in ieder gewest, maar we bevelen ook aan dat België een actievere rol speelt in de strijd tegen ontbossing en voor bebossing op wereldvlak. Dit zowel door zijn politieke rol, maar ook door actieve participatie aan bebossingsprojecten. Zo dient België meer in te zetten op een internationale politiek van 'zero ontbossing'. Dat kan bijvoorbeeld door financiële ondersteuning van het REDD+ mechanisme, klimaatgelden actief te investeren in bosprojecten, gelden voor ontwikkelingsamenwerking te koppelen aan zero-ontbossingsgaranties, een vertienvouding van het Vlaams Fonds Tropisch Bos, en andere maatregelen.

In de Biodiversiteitstrategie van de Europese Commissie (2010-2020) wordt een belangrijke klemtoon gelegd op het behoud en herstel van ecologische

infrastructuur binnen en tussen de lidstaten. Naast het opwaarderen van natuurlijke elementen in het landschap zal in ons land met een erg dicht wegennet ook meer ingezet moeten worden op constructies, zoals ecoducten, die fysieke verbindingen tussen natuurgebieden over wegen faciliteren. Een dergelijke aanpak dient op een strategische, maar kritische manier aangepakt worden. In dit verband groeiden recent innovatieve ideeën over de opstart van een fonds met een taxshelter financieringsmechanisme.

Er kan ook geleerd worden van de systematische, planmatige aanpak uit Nederland (Omgevingsvisie van 2014). Alle zogenaamde faunaknelpunten werden geïdentificeerd en opgesteld om aangepakt te worden. Faunaknelpunten zijn locaties waar maatregelen nodig zijn voor het opheffen van infrastructurele barrières voor dieren, het beperken van faunaslachtoffers en het versterken van de samenhang van natuurgebieden.

België, en Vlaanderen in het bijzonder, kent een hoge mate van nachtelijk kunstlicht door verlichting van straten, parkings, gebouwen, parken en tuinen. Recent studiewerk toont dat de negatieve impact van veel kunstlicht voor fauna en flora aanzienlijk is. Naast de bekommernis voor meer duisternis – zeker nabij natuur- en bosgebied – wordt er ook gepleit om **'zwarte corridors'** in het landschap te ontwikkelen. Het gaat om stroken in het landschap tussen natuur- en bosgebied waarbij een actief verduisteringsbeleid wordt gevoerd om betere functionele verbindingen te realiseren voor nachtactieve organismen die hinder ondervinden van veel kunstlicht. De totale nachtelijke oplichting van ons land meer en vaker beperken vormt een algemene aanbeveling.

Natuurgebieden waartussen fauna en flora makkelijker kunnen migreren zijn robuuster en vormen grotere, veerkrachtigere gehelen. Daarom moeten we in onze versnipperde landschappen met slechte ruimtelijke ordening en een dicht wegennet, investeren in een veel betere en efficiëntere ecologische infrastructuur tussen natuur- en bosgebied. Het is

belangrijk om deze verbindingzones af te bakken en er vervolgens planmatig werk van te maken met de verschillende bestuursniveaus (gewest, provincie, steden en gemeenten). Een dergelijke aanpak voor het realiseren van een functioneel geheel van natuurverbindingen werd voor het Vlaams Gewest eerder al voorzien (Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen), maar de realisatie heeft tot nog toe in belangrijke mate gefaald. Wel zijn er al vistrappen en enkele ecoducten aangelegd. Het is nuttig om kritisch te analyseren waarom andere maatregelen tot meer natuurverbinding niet tot de gepaste implementatie zijn gekomen, om de vastgestelde valkuilen in de toekomst te vermijden, of er op te anticiperen met gepaste maatregelen.

Klimaatverandering leidt tot verschuivingen van de verspreidingsgebieden van soorten richting noordpool. Dat vergt verplaatsingen van dieren en planten als reactie op verschuivende klimaatzones. Dan vormen voldoende verbonden natuur- en bosgebieden een belangrijke voorwaarde om klimaatmigratie mogelijk te maken (zie ook de betreffende aanbeveling rond meer ruimte voor natuur). Dat toont het belang van dit beleid in België voor de andere Europese landen ten noorden van ons land. Los van klimaatmigratie is mobiliteit van dieren en planten tussen natuurgebieden essentieel voor het duurzaam behoud ervan. Om een verhoogd niveau van natuurverbindingen (landschapconnectiviteit) te realiseren, is samenwerking en afstemming tussen de diverse bestuurlijke niveaus nodig. We pleiten ook voor het invoeren van een algemeen principe waarbij telkens bij reguliere of uitzonderlijke wegwerken en andere infrastructuurwerken nagegaan wordt hoe meerwaarden gecreëerd kunnen worden voor natuur en natuurverbindingen. Dit moet meer zijn dan schade aan natuur beperken. In Groot-Brittannië werd bijvoorbeeld enkele jaren geleden bij de aanleg van een nieuw spoorwegtraject op de taluds een vegetatie van hoge biologische waarde gerealiseerd die kansen bood aan uitbreiding van diverse zeldzame dieren en planten. Een geïntegreerde, innovatieve manier van aanpak is erg aangewezen, maar vergt kennis en vorming van alle betrokkenen.

**8D |** Creëer in stedelijk en industrieel gebied meer biodivers groen dat ook bewoners en gebruikers ten goede komt

Voorzie in gebieden waar mensen wonen en werken meer kansen voor biodivers groen, dat grotendeels publiek toegankelijk is, maar dat ook een ontoegankelijk deel stadsnatuur bevat waar *rewilding* kan toegepast worden. Door natuurvriendelijk beheer en een slimme inrichting van parken, plantsoenen, tuinen en bufferzones rond bedrijven kan veel winst geboekt worden om de leefomgeving waar we de meeste uren doorbrengen leefbaarder, aangenamer en meer biodivers te maken. Het zal kansen bieden voor fauna en flora.

Voor nieuwbouw wordt de bijhorende groenvoorziening nog te vaak stiefmoederlijk behandeld. **Stadsnatuur en biodiverse parken** zijn typische voorbeelden van win-win situaties waarbij de beleevingswaarde voor bewoners, passanten of werknemers aanzienlijk verhoogt en de onderhoudskosten voor de overheid steeds veel lager zijn dan klassiek tuin- of plantsoenbeheer. Er leeft en beweegt de jongste jaren veel rond natuur en gezondheid, natuur op speelplaatsen of rond verzorgingsinstellingen, natuur op bedrijventerreinen, enzovoort. Het wekt veel belangstelling op bij een breed gamma aan maatschappelijke spelers (bv. mutualiteiten, gezondheidsinstellingen, scholen, natuurverenigingen, architecten, enzovoort.) Tot nog toe blijft de schaal van dergelijke toepassingen nog vaak beperkt. Het opschalen van deze toepassingen is aangewezen. De overheid dient met diverse middenveldorganisaties en private partners versneld werk te maken van een stelselmatige uitbreiding van de functionele vergroening van steden en industrieterreinen.

Recent werkte de Vlaamse overheid met partners een Green Deal uit rond bedrijven en biodiversiteit voor een totaaloppervlakte van 1900 ha. Het is een voorbeeld van een waardevol initiatief, maar de ambitie van het ruimtelijk beslag van dergelijke initiatieven dient veel hoger te zijn.

Particuliere tuinen, publieke parken en andere domeinen met een groen karakter, alsook plantsoenen en bufferzones op industrie- en ambachtelijke terreinen bieden gezamenlijk een belangrijke groene oppervlakte. We hebben hier vaak andere benaderingen voor natuur nodig dan in natuurreservaten (bv. het concept van "tijdelijke natuur"), maar toch bieden ze met een natuurvriendelijk beheer en een gepaste inrichting veel kansen voor fauna

en flora enerzijds en voor menselijk natuurcontact anderzijds. Groene gebieden en waterrijke zones in een stedelijke omgeving milderen sterk het hitte-eiland-effect, dat de leefbaarheid van het stedelijk gebied bij warmtepieken onder druk zet. Onze steden en industriezones hebben nood aan een gepaste groene en blauwe dooradering.

Recent (internationaal) studiewerk toont dat natuur dichtbij de woon- en werkplaats een betekenisvolle bijdrage levert voor de fysieke en psychische gezondheid van mensen. In een land met hoge cijfers inzake stress en burn-out, zijn dit effecten die nadere aandacht vergen. Pilotprojecten die meer biodivers en avontuurlijk groen op speelplaatsen van scholen realiseren, suggereren gunstige effecten voor het welbevinden, de gezondheid en leerresultaten van leerlingen. Op al deze vlakken kan ons land en zijn regio's uitgroeien tot een ondernemend laboratorium om dergelijke nieuwe inzichten in woon-, werken leefkwaliteit verder te ontwikkelen en breed toe te passen.

Bij een boost aan vergroeningsmaatregelen met bijzondere aandacht voor gepast streekeigen groen, dient ook met de betrokken sector van **tuincentra en groenondernemers** werk gemaakt te worden van de beschikbaarheid van dergelijke inheemse planten en bomen. We moeten vermijden dat uitheemse soorten die in het verleden al problemen opleverden als invasieve pestsoorten, verder verspreid worden via het commerciële circuit. De economische en ecologische kost van invasieve soorten die ongebreideld groeien wanneer ze buiten hun natuurlijk areaal terechtkomen, neemt nu al een grote omvang aan. Dit neveneffect van globalisering dient in lijn met het beleid van de Europese Biodiversiteitstrategie meer preventieve aandacht te krijgen.

Dit proces kan bovendien nog verder versterkt worden door een campagne te lanceren rond het gedeeltelijk verwilderen en meer biodivers maken van private tuinen. In Sint-Truiden vraagt men bijvoorbeeld aan de burgers met een tuin om minstens een kwart van die tuin verwilderd te laten om op die manier genoeg bijen in de streek te hebben voor het bestuiven van de fruitbomen. Ook hier zien we dat de transitie tegelijk aangenamer én economisch voordeliger is.

**8E** | Doe aan water- en kustbeheer.

Naast groene elementen, hebben ook blauwe elementen groot belang. Blauwe elementen verwijzen naar water onder de vorm van rivieren, beken, kanalen, poelen en vijvers, maar ook naar een verbeterde opbouw van de ondergrond van de publieke buitenruimte in stedelijk gebied om regenwater lokaal op te vangen. Dit kan door het natuurlijk systeem van een watervoerende bodemlaag (zgn. 'aquifer') te imiteren en een **ondergronds waterreservoir** te realiseren. Het water kan opgeslagen worden in de interstitiële ruimte tussen een laag van grotere keien. De publieke buitenruimte, bestaande uit stoepen, parken en pleinen, wordt op die manier ook ingezet om lokaal water te bergen en een netwerk aan microklimaten door waterverdamping te creëren.

Zo een artificiële aquifer ontlast de bestaande rioleeringen en laat een betere verwerking van het zwart water toe omdat het niet gemengd is met regenwater; bevordert een trage indringing van het regenwater zodat de waterspiegel constant opgeladen wordt; zorgt ervoor dat de vegetatie het reservoir kan gebruiken voor haar behoefte aan water, waar-

door de vegetatie onafhankelijk van een door de mens bestuurd bewateringssysteem wordt. Aangezien de vegetatie dat regenwater opnieuw verdampt in de buitenlucht via het principe van evapotranspiratie, zorgt het hele systeem ook voor afkoeling van de buitenlucht.

In het kader van de klimaattransitie zullen we geconfronteerd worden met afwisselend meer regen en meer droogteperiodes. Er moet dus veel meer ruimte gemaakt worden voor het bufferen en voor de opslag van overtollig water. Door verharding te vervangen door waterdoorlatende oppervlakken of – nog beter – door groen, kan het aanvullen van de grondwatertafel verbeterd worden. **Ruimte maken voor water** is tegelijk een kans voor natuurcreatie en het maken van *wetlands*.

Specifiek voor de kust en de polders zal men moeten rekening houden met verzilting. Naast het herstel en uitbreiding van duingebied en van slikken en schorren moet ook gedacht worden aan kustverdediging in het kader van de stijgende zeespiegel.

## 4. ZET IN OP EEN VERSNELDE TRANSITIE NAAR KLIMAATNEUTRALE ENERGIE EN INDUSTRIE

### 09. Maak werk van de energietransitie

- 9A** | Energiebesparing
- 9B** | Faseer fossiele brandstoffen uit en versterk de uitbouw van hernieuwbare energie
- 9C** | Maak werk van een flexibel en slim energiesysteem
- 9D** | Zorg voor een gerichte financiering van de energietransitie



In de transitie naar een klimaatneutrale samenleving moet ons energiesysteem helemaal veranderen. **Fossiele brandstoffen verdwijnen uit de energiemix** en worden vervangen door hernieuwbare energiebronnen. Om dat mogelijk te maken, moet de totale energievraag sterk dalen door energiebesparing en efficiëntiewinsten in alle sectoren. Meer en meer toepassingen zullen daarbij gebruik maken van elektriciteit die gemakkelijker op een koolstofarme manier geproduceerd kan worden, denk bijvoorbeeld aan warmtepompen voor de verwarming van woningen of elektrische voertuigen.

Om te gaan naar een steeds groter aandeel variabele hernieuwbare energie, is er nood aan een sterkere

## 9A | Energiebesparing

Gezien de beperkte tijd om de energietransitie door te voeren en de opwarming tot onder 1.5°C te beperken, is energiebesparing cruciaal.

Ons (bestaand) **gebouwenpatrimonium veel energiezuiniger maken**, is daarbij een cruciale, zeer grote uitdaging. Dat kadert in een heel andere ruimtelijke inplanting, maar ook de ambities op vlak van renovatie tot lage-energiewoningen en het voorzien van hernieuwbare energie moeten sterk en snel omhoog: de renovatiegraad moet opgetrokken worden van 1 tot 3% per jaar, en woningen moeten diepgaander gerenoveerd worden<sup>2</sup>. Dit is niet alleen nodig voor het klimaat, maar heeft ook andere voordelen: het kan bijvoorbeeld ook mee zorgen voor veel comfortabelere en kwaliteitsvolle woningen<sup>3</sup>. Mogelijke pistes om energierenovaties op zo'n grote schaal en aan zo'n grote snelheid te laten plaatsvinden zijn:

- de in het Nationaal energie- en klimaatplan vermelde verplichte renovatie na verkoop ook effectief snel doorvoeren met prioritaire aandacht voor isolatie van de gebouwschil<sup>4</sup>

Europese integratie van de elektriciteitsnetten. Ook moet het energieverbruik slimmer gestuurd worden, waarbij productie en consumptie beter in evenwicht komen en opslag efficiënt wordt ingezet. Daarbij zullen verschillende energievectoren en sectoren (warmte/elektriciteit, transport/gebouwen/industrie) sterker op elkaar moeten inspelen. Zo kan er bij een overschot aan elektriciteitsproductie bijvoorbeeld warmte gebufferd worden of kunnen elektrische wagens opladen.

We lijsten hieronder een aantal sleutelmaatregelen op om van de energietransitie een succes te kunnen maken. Waar mogelijk geven we ook een aantal potentiële oplossingsrichtingen mee.

- collectieve renovaties op wijk/gemeentelijk niveau organiseren<sup>5</sup>
- het samenbrengen en de coördinatie van alle renovatie-actoren (financiers, ondernemingen, eigenaren, overheden...) is fundamenteel. Initiatieven zoals de Nederlandse EnergieSprong zijn daarvoor interessant.<sup>6</sup> Een agentschap zou een faciliterende rol kunnen opnemen<sup>7</sup>.
- het gebruik van fiscale instrumenten en sturende financiering: zo kan het bijvoorbeeld interessant zijn om de lening van een woning te koppelen aan het gebouw in plaats van aan de bewoners<sup>8</sup>.
- zeker bij de energierenovatie van woningen is er extra aandacht nodig voor sociale, begeleidende maatregelen voor mensen die het minder breed hebben, en de renovaties van huurwoningen. Dit kan via normerende maatregelen die een minimale energieprestatie en wooncomfort garanderen en gerichte ondersteunende maatregelen voor huurders en verhuurders<sup>9</sup>.

Ondanks het feit dat we meer en meer elektrische toepassingen zullen gebruiken, is er nog veel ruimte om elektriciteit te besparen. We denken daarbij aan de noodzaak van relightings, efficiëntere huis-

houdtoestellen en de vervanging van oude, inefficiënte elektrische verwarming. Ook door procesverbeteringen in de industrie kan nog veel elektriciteit bespaard worden.<sup>10</sup>

## 9B | Faseer fossiele brandstoffen uit en versterk de uitbouw van hernieuwbare energie

Niet alleen bij de elektriciteitsproductie, maar ook voor de verwarming moeten fossiele brandstoffen vóór 2050 uitfasen. Hierbij lijsten we een aantal mogelijke maatregelen op om zo'n transitie te faciliteren:

### Warmte

- Enerzijds zijn er maatregelen nodig om fossiele brandstoffen uit te faseren. De in het Nationaal klimaat- en energieplan aangekondigde maatregelen om in Vlaanderen geen nieuwe gasaansluitingen meer te voorzien vanaf 2021 en geen nieuwe stookolieketels meer toe te laten bij nieuwbouw en grondige renovaties, zijn een eerste stap. Net als de doelstelling van het Waalse Energiepact om vanaf 2035 geen nieuwe stookolieketels toe te laten. Gezien de urgentie van het klimaatvraagstuk, is een versnelde doorvoering van een **plaatsingsverbod van fossiele verwarmingsinstallaties** aangewezen<sup>11</sup>.
- Daarnaast moet structureel werk gemaakt worden van de alternatieven. De uitbouw van groene warmte kan daarbij niet los gezien worden van de noodzaak aan grondige energierenovaties. We stellen voor om – naar het voorbeeld van Denemarken – aan gemeenten de opdracht te geven om **ruimtelijke energie- en warmteplannen** uit te werken. Op basis daarvan kan beslist worden waar collectieve verwarming (warmtenetten) aangewezen is en waar best geopteerd wordt voor individuele oplossingen zoals warmtepompen. Een verdere facilitering van de uitrol van warmtenetten en restwarmterecuperatie is daarbij nodig.
- Ook **financiering** kan hier een sterk sturende rol spelen. Om de elektrificatie van verwarming (inzet van warmtepompen) te facilite-

ren, is het aangewezen om de energieheffingen uit de elektriciteitsfactuur te halen en op een alternatieve manier te verrekenen, bij voorkeur via de fossiele brandstoffen.

- De rol en het potentieel van groen gas, is een specifiek aandachtspunt. Daarbij is er nood aan **duurzaamheidscriteria voor groen gas** en een duidelijke visie over de verdeling van het potentieel aan groen gas over de verschillende sectoren.

### Elektriciteit

Om hernieuwbare elektriciteit sterker te laten groeien, denken we aan volgende maatregelen:

- Instrumenten die de plaatsing van **zonne-energie op alle daken** (grote daken, huurwoningen, appartementsgebouwen, ...) interessant maken en die mensen met een ongeschikt dak toch toegang geven tot eigen zonneproductie. Interessante pistes daarvoor zijn zonnedelen en collectieve zelf-consumptie<sup>12</sup>.
- Een meer planmatige aanpak met sterke betrokkenheid van de omwonenden zowel bij de planning als de uitbating (via coöperaties) van windturbines op land met duidelijke taakstellingen voor de verschillende bevoegdheidsniveaus. Dit kan het **draagvlak voor windturbines verhogen**. Daarnaast dienen de restricties door de (radars) van de luchtvaartsector weggewerkt te worden zodat turbines ook in de buurt van luchthavens (civiel en militair) gebouwd kunnen worden.
- Een versnelde uitbouw van de geplande **4 GW wind op de Noordzee**, in maximale harmonie met de natuur en met een gegarandeerde aansluiting van deze turbines aan land.
- Onzekerheid over de kernuitstap, zet een rem

<sup>2</sup> De Waalse strategie voor gebouwenrenovatie is in die zin een goeie doelstelling maar haar implementatie moet nog bevestigd worden: <https://energie.wallonie.be/servlet/Repository/strategie-wallonne-a-long-terme-pour-la-renovation-energetique-des-batiment.pdf?ID=47301>

<sup>3</sup> Multiple benefits of investing in energy efficient renovation of buildings, Copenhagen Economics for Renovate Europe, 2012

<sup>4</sup> zie bvb ook in Duitsland waar ook verplichte renovaties zijn opgenomen in de "Energy Saving ordinance", zie [http://bpie.eu/wp-content/uploads/2015/12/BPIE\\_Renovation\\_in\\_practice\\_2015.pdf](http://bpie.eu/wp-content/uploads/2015/12/BPIE_Renovation_in_practice_2015.pdf)

<sup>5</sup> zie bvb <http://www.renoseec.com/>, <https://www.be-reel.be/>

<sup>6</sup> <https://energiesprong.org/>

<sup>7</sup> zoals aanbevolen gedurende de consultaties van de Waalse NKEP: [https://energie.wallonie.be/servlet/Repository/2018-consultation-esco.pdf?ID=49776\\_b1z8](https://energie.wallonie.be/servlet/Repository/2018-consultation-esco.pdf?ID=49776_b1z8)

<sup>8</sup> zie bvb. <https://www.objectgebondenfinanciering.nl/>

<sup>9</sup> Zie bvb. [stroomversnelling.nl](http://stroomversnelling.nl)

<sup>10</sup> Reducing energy consumption and peak power in Belgium, 3E, 2013.

<sup>11</sup> zo voerde Denemarken al in 2013 een verbod in op de plaatsing van gas- of stookolieketels in nieuwe gebouwen

<sup>12</sup> Zoals voorgeschreven door de E.U.: <https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2018/2001/oj>



op nieuwe investeringen. We vragen daarom een **bevestiging van de agenda van de kernenergie uitstap**, om ruimte te maken voor een flexibeler en hernieuwbaar energiesysteem.

- Een **beperking van het gebruik van gascentrales** tot wat strikt noodzakelijk is, nadat prioriteit is gegeven aan energiebesparing, hernieuwbare energie, flexibel vraagbeheer, opslag en warmtekraftkoppeling.

#### Biomassa

- Beperk het gebruik van **biomassa tot wat duurzaam beschikbaar is** en respecteer hierbij het cascadeprincipe. Zet biomassa alleen in voor energie als ze niet gebruikt kan worden voor voedsel of materiaalgebruik. Organiseer regionale biomassa-reststromen op een ruimtelijk verstandige manier zodat deze op een effectieve manier gevaloriseerd kunnen worden. Gebruik biomassa enkel in de meest efficiënte toepassingen (warmtekraftkoppeling of -collectieve -verwarming). Importeer ook geen biomassa die niet aan strikte duurzaamheidscriteria voldoet.
- De meeste **biobrandstoffen zijn vandaag niet duurzaam** en stoten zelfs meer broeikasgassen uit dan fossiele brandstoffen, vol-

gens een studie van de Europese Commissie. Daarnaast zijn er nog andere duurzaamheidsproblemen zoals het verlies aan biodiversiteit, mensenrechtenschendingen, voedselonzekerheid en grondroof. Daarom staat de nieuwe REDII directieve lidstaten toe om te stoppen met het gebruik van biobrandstof die gemaakt werd van voedsel- of voedergewassen. Voor lidstaten die willen doorgaan met het gebruik hiervan, werde maximumniveaus vastgesteld. Het mogelijke aanbod van zogenaamd geavanceerde biobrandstoffen zal naar verwachting beperkt blijven. Daarom zouden België en de gewesten moeten vermijden al te zeer te leunen op biobrandstoffen in hun plannen om het transport te decarboniseren.

#### De burger als actieve energiespeler

- Om het draagvlak voor hernieuwbare energie te versterken en er voor te zorgen dat ook de baten van hernieuwbare energie terugvloeien naar de burgers, kunnen **energiecoöperaties** (zoals ook het geval is in Duitsland) een sterkere rol spelen. We vragen aan beleidsmakers om maximaal ruimte te creëren voor een actieve betrokkenheid van burgers, zoals ook voorzien in de nieuwe Europese regelgeving.

### 9C | Maak werk van een flexibel en slim energiesysteem

Om een steeds groter aandeel hernieuwbare energie goed te integreren, is er nood aan een **flexibel en slim energiesysteem**, waar vraag en aanbod beter op elkaar inspelen, en met voldoende opslagcapaciteit. Maatregelen die daarbij zouden kunnen helpen zijn:

- De opmaak van roadmap voor een slim en flexibel net waarbij de netbeheerders de duidelijke taakstelling krijgen om mee te werken aan klimaatneutraliteit. Daarbij is het mogelijk om flexibiliteit aan de vraagkant te stimuleren

met verschillende instrumenten zowel binnen als buiten de markt (tariefzetting en prijszetting, gerichte steun, de uitrol van digitale meters, .....).

- Blijven werken aan een versterkt Europees transportsysteem voor elektriciteit, niet alleen op land maar ook op de Noordzee.
- Verder inzetten op onderzoek en ontwikkeling van power to x technologieën<sup>13</sup>, (seizoenale) opslag, en in het bijzonder werken aan een visie op de rol van waterstof.

### 9D | Zorg voor een gerichte financiering van de energietransitie

Om de energietransitie te doen slagen, is een gerichte en slimme financiering nodig. Hiervoor schuiven we volgende pistes naar voor:

- Een **afschaffing van de subsidies voor fossiele brandstoffen**, zoals een uitfasering van bedrijfswagens en een uitstap van overheidsinvesteringen en -steun ten gunste van fossiele brandstoffen (divestment).
- De invoering van een **nationale koolstofprijs**, daarbij kan verder gebouwd worden op heel wat beleidsvoorbereidend studiewerk<sup>14</sup>.
- Een **sterkere ETS prijs voor alle bedrijven**, gekoppeld aan CO<sub>2</sub>-importtaks aan de Europese grenzen om een gelijk speelveld te garanderen.
- Systemen waarbij initiële hoge investeringen in energie-efficiënte apparatuur of ingrepen

door derden gedragen worden en waarbij de terugbetalingen door de energiebesparing gefinancierd worden<sup>15</sup>.

- De inzet van **innovatieve financieringsinstrumenten**. Zo kan gedacht worden aan een 'burgerfonds', dat de overheid opricht via de verkoop van obligaties voor hernieuwbare energie-investeringen. Zo zou de meer dan 250 miljard euro die nu op Belgische spaarboekjes staat, ingezet kunnen worden voor de energietransitie.
- Voldoende onderzoeksmiddelen voor hernieuwbare energie en innovatieve energieoplossingen, zoals power to x technologieën, systeemintegratie, energie-opslag, ....

<sup>13</sup> Power to x duidt op verschillende vormen van elektriciteitsconversie of opslag, waarbij elektriciteit omgezet wordt naar andere vectoren zoals warmte, waterstof, gas, .... Dit is een manier om overschotten van elektriciteit te valoriseren en sectoren te integreren

<sup>14</sup> [https://www.climat.be/files/2615/3268/2882/National\\_Carbon\\_Pricing\\_Debate\\_-\\_Final\\_Report.pdf](https://www.climat.be/files/2615/3268/2882/National_Carbon_Pricing_Debate_-_Final_Report.pdf)

<sup>15</sup> <https://energie.wallonie.be/servlet/Repository/2018-consultation-esco.pdf?ID=49776>

## 4. ZET IN OP EEN VERSNELDE TRANSITIE NAAR KLIMAATNEUTRALE ENERGIE EN INDUSTRIE

### 10. Kies voor industriële transitie

- 10A** | Klimaatroadmap 2030-2040-2050 voor de Belgische industrie
- 10B** | Een ambitieus moonshot-innovatieprogramma voor grootschalige broeikasgasreducties en circulaire economie-waardenketens
- 10C** | Voorzie een "2050 klimaatneutraliteitstest" in milieuvergunningen en MER voor grote investeringen vanaf 2020

Om de opwarming van de aarde te beperken tot 1,5°C moet België streven naar netto zero CO<sub>2</sub>-emissies tegen 2040 en netto zero broeikasgasemissies tegen 2050. De **petrochemie-, raffinage-, staal- en cementsectoren** zijn verantwoordelijk voor de hoofdmoot van de CO<sub>2</sub>-uistoot in de Belgische industrie. Om de ambitieuze Belgische klimaatdoel-

stellingen te halen, is er een grootschalige transitie nodig in de Belgische industrie waarbij processen en producten klimaatvriendelijk moeten worden gemaakt. De Belgische bedrijven en onderzoeksinstellingen zullen deze immense uitdaging samen moeten aangaan. De overheid speelt hierin een cruciale, faciliterende en financierende rol.

#### 10A | Klimaatroadmap 2030-2040-2050 voor de Belgische industrie

Voorafgaand aan de concrete maatregelen hieronder, is er behoefte aan het opstellen van een klimaatroadmap voor de Belgische industrie. De ontwikkeling van deze roadmap kan gebeuren via het multi-actor transitie managementmodel zoals dat in

het verleden al succesvol werd toegepast voor Plan C (transitiearena voor duurzaam materialenbeheer). Deze roadmap kan op tweejaarlijkse basis geactualiseerd worden.

#### 10B | Een ambitieus moonshot-innovatieprogramma voor grootschalige broeikasgasreducties en circulaire economie-waardenketens

Om deze transitie mogelijk te maken is er behoefte aan een geconcentreerd innovatieprogramma voorbij end-of-pipe oplossingen zoals Carbon Capture and Storage (CCS). Dit kan gebeuren via het voorzien van geoormerkte innovatiemiddelen ter financiering van een ambitieus moonshot-innovatieprogramma. Gezien de immense uitdaging en de hoogdringendheid bevelen wij aan om minstens 150 miljoen euro/jaar te voorzien (totaalbedrag voor Vlaanderen + Brussel + Wallonië). Qua grootte betekent dit een nog veel grotere investering dan in het aangekondigde moonshotprogramma van Vlaams Minister Muylers.

zorgt. Dit kan niet door incrementele optimalisatie van bestaande industriële processen maar vereist fundamenteel **nieuwe productiemethoden** (bv. staalproductie door groene waterstof als reductans, kunststofproductie via biomassa, elektrochemische productie op basis van groene stroom). Parallel is er behoefte aan waardenketens die gericht zijn op de circulaire economie-principes waardoor de totale broeikasemissies eveneens gereduceerd kunnen worden (bv. CO<sub>2</sub>-arme cement- en alternatieve binderproductie vanuit secundaire grondstoffen uit de non-ferrosector).

Qua thematiek stellen we twee (overlappende) kernassen voor: (1) **grootschalige broeikasgasreducties en hergebruik van CO<sub>2</sub> in industriële productie** (staal, cement, chemie, raffinage...); (2) bevordering van **circulaire economie-waardenketens**.

Innovatie in nieuwe industriële processen en nieuwe businessmodellen is high-risk en high-impact: deze innovaties hebben tijd nodig en moeten gedemonstreerd worden. Dit moonshotprogramma vereist dan ook een aanzienlijk budget voor de financiering van demonstratieplants, die moeten worden ingebed in de op te stellen roadmap voor een klimaatneutrale industrie in België.

Via dit moonshotprogramma wordt technologische innovatie ondersteund die voor echte trendbreuken

#### 10C | Voorzie een "2050 klimaatneutraliteitstest" in milieuvergunningen en MER voor grote investeringen vanaf 2020

Alle nieuwe/grote investeringen zouden vanaf 2020 een toets moeten ondergaan of zij compatibel zijn met het bereiken van klimaatneutraliteit tegen 2050. In het bijzonder gaat het over investeringen van installaties die een lange levensduur hebben. Milieuvergunningen moeten voorwaarden inschrij-

ven die stellen dat de investering zo gebouwd moet worden dat zij tegen 2050 klimaatneutraal is. Deze maatregel is strikt noodzakelijk om nieuwe lock-ins in klimaatonvriendelijke investeringen en technologieën te vermijden.

## 4. ZET IN OP EEN VERSNELDE TRANSITIE NAAR KLIMAATNEUTRALE ENERGIE EN INDUSTRIE

### 11. Begeleid de energietransitie met sociale maatregelen

- 11A** | Ondersteun een robuuste strategie voor (energetische) renovatie ten gunste van maatschappelijk kwetsbare groepen
- 11B** | Schaf met een gecoördineerde strategie schadelijke subsidies voor fossiele brandstoffen op sociaal rechtvaardige wijze af

Er is een nood aan een transitie op vele terreinen. Het is belangrijk om bij deze transitie de armere bevolkingsgroepen te ondersteunen. Anders vergro-

ten we enerzijds de ongelijkheid en zal het draagvlak dat nodig is onderuit gehaald worden.

- 11A** | Ondersteun een robuuste strategie voor (energetische) renovatie ten gunste van maatschappelijk kwetsbare groepen

Een typisch voorbeeld is de renovatie van de woningen. Op alle beleidsniveaus moet de volgende jaren de energetische renovatie van woningen versneld worden. Deze versnelling is op zich al moeilijk. Indien we niet opletten zal zo'n strategie te weinig tegemoet komen aan de reële situatie van **maatschappelijk kwetsbare groepen op de woningmarkt**. Zij wonen vaak in slecht geïsoleerde huizen en hebben weinig middelen om te renoveren, of ze huren en hebben weinig impact op de eigenaars. In

verschillende steden wordt gewerkt aan modellen om specifiek voor die groepen werkbare modellen uit te bouwen. Die moeten versterkt worden. Bij alle elementen in het renovatiebeleid moet de vraag gesteld worden of mensen met minder middelen kunnen deelnemen. Dit kan opgevangen worden door bv. voorfinanciering, of dit nu gebeurt via overheidsinterventie of via marktprincipes. Drempels die nu nog bestaan om dit beleid te versnellen dienen weggenomen te worden.

- 11B** | Schaf met een gecoördineerde strategie schadelijke subsidies voor fossiele brandstoffen op sociaal rechtvaardige wijze af

Er bestaat geen oneindige hoeveelheid publieke middelen. De beperkte publieke middelen zouden dan ook ingezet moeten worden voor de transitie naar een nieuw model, niet voor acties die ons opnieuw voor jaren verankeren in het oude model. Als we deze omschakeling niet maken, subsidiëren we in sterke mate het externaliseren van kosten, wat we dan weer moeten opvangen door grotere uitgaven op het vlak van sociale bescherming.

De effecten van een verandering zouden op korte termijn in positieve zin voelbaar moeten zijn voor sociaal kwetsbare groepen. Zij hebben er belang bij dat hun reële situatie verbetert, maar dat mag niet gebeuren door instrumenten, zoals een algemene

verlaging van de BTW op energie, die in de feiten verspilling of overmatige consumptie ondersteunen. Als er een duidelijk kader is, kunnen goed gerichte maatregelen waarschijnlijk op relatief korte termijn al leiden tot een positieve stimulans voor **klimaatneutrale technologieën**. Daarnaast is het belangrijk dat de huidige fiscale steun voor het gebruik van fossiele brandstoffen, zoals bijvoorbeeld salariswagens, afgeschaft worden. Volgens een studie van de WWF gaat het over een immens bedrag van 2,7 miljard euro per jaar. Veel van deze subsidies ondermijnen niet alleen de transitie naar een ander model, ze vergroten ook de inkomensongelijkheid. Daarom is het urgent om daar paal en perk aan te stellen om zo de transitie naar een duurzame samenleving te bevorderen.

## 5. REALISEER EEN OMSLAG IN LANDGEBRUIK, RUIMTELIJKE ORDENING EN INFRASTRUCTUUR

### 5.1 RUIMTEGEBRUIK

#### 12. Optimalisering van het gebruik van de beschikbare ruimte

- 12A** | Onmiddellijke stop met inname open ruimte (betonstop in Vlaanderen)
- 12B** | Ontwikkel modellen van ruil en herschikking van private en publieke rechten
- 12C** | Koppel de kost van wegen en infrastructuur aan de locatie
- 12D** | Maak taksen en premies locatie-gestuurd, beloon gewenst ruimtelijk beleid en gedrag

**12A** | Zet in op een onmiddellijke stop van het innemen van open ruimte (betonstop), verklein tegelijk de ruimtelijke footprint van de mens (kernversterking, verdichting, ontharding, uitdoving) en activeer direct de daarvoor nodige instrumenten.

Om een leefbare en betaalbare publieke dienstverlening (nutsvoorzieningen, openbaar vervoer, enz.) te garanderen in combinatie met uitbreiding van de ruimte voor natuur, is een reeks maatregelen nodig.

Vaardig een verbod uit op het aansnijden van open ruimte op qua knooppuntwaarde en voorzieningen slecht gelegen locaties (cfr. Kaart met knooppuntwaarde van het VITO<sup>1</sup>). Verklein de ruimte voor de mens en zijn activiteiten. Afbraak van perifeer gelegen ongebruikte panden, verbod herbestemming zonevreemde gebouwen in natuur- of landbouwgebied. Sloop onnodige bestrating en verharding en versmal profielen die te breed zijn. **Ontwikkel uitdooftscenario's** voor uitgewoonde perifere wijken en lintbebouwing. Verhandel of ruil bouwrechten en betaal geen hoge planschade als de betrokken gronden de facto amper ontwikkelbaar zijn (wegens overaanbod, wegens signaalgebied qua overstroming, enz.).

Ook de **landbouw** zal een deel van zijn voetafdruk moeten inleveren. Geef in functie van de locatie de vrijgekomen ruimte aan de natuur, aan water of aan groen voor de buurt. Pas de gemeentefinanciering aan zodat gemeenten ook beloond worden voor de creatie van meer natuur en open ruimte. Dit houdt ook in dat er proactief ingezet moet worden op het hergebruik of vervangingsbouw van leegstand in kernen en in ambachtelijke zones in de plaats van het aansnijden van open ruimte voor nieuwbouw.

**12B** | Ontwikkel modellen van ruil en herschikking van private en publieke rechten

Zorg voor flexibele, praktische en snel toepasbare instrumenten voor het ruilen, **verhandelen en verplaatsen van bouwrechten**. Bijvoorbeeld in Vlaanderen zijn een deel van deze instrumenten reeds voorzien in het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen en het Instrumentendecreet. Ze moeten dringend goedgekeurd worden.

Dit geldt voor alle beleidsdomeinen en architecturale programma's: wonen, industrie, handel, enz.

**Hogere dichtheid en kernversterking** is een nodige voorwaarde om plaats te kunnen maken voor natuur, voor biodiversiteit en voor natuurgebonden functies zoals waterberging en klimaatbufferfunctie. Meer leefbare kernen met meer daarrond meer groen zorgen in de kernen voor een beter draagvlak voor middenstand en handel. Dit zorgt bovendien voor minder behoefte aan mobiliteit (dus minder energieverbruik en minder uitstoot), minder files, minder verkeersdoden en minder fijnstof, efficiënter openbaar vervoer dat met minder stopplaatsen meer reizigers frequenter kan bedienen. De nabijheid in een gemeenschap heeft ook sociaal-culturele en economische voordelen. De gunstige effecten starten onmiddellijk en nemen toe op lange termijn.

Een recente studie van het VITO berekende dat een onmiddellijke betonstop in Vlaanderen minstens 1,7 miljard per jaar oplevert.

- Memorandum VVSG aan de regering, p.28 art. 1<sup>2</sup>  
Maak gebruik van de recent opgerichte kwaliteitskamers van de intercommunales voor de bijstand aan lokale besturen voor het ondersteunen van deze processen.
- Studie Dept. Omgeving & VITO rond de kost van sprawl.<sup>3</sup>

Verhandelbare grondrechten, inclusief de bestaande en de toekomstige regelgeving, zijn complex en zullen een snelle transitie niet gemakkelijk maken. Vaak zijn de argumenten voor een bepaalde transactie gedragen door alle stakeholders maar kan men geen kant op omdat er ergens een stukje Kafka in de wetgeving vast zit. De steeds frequenter opgelegde Mili-

<sup>1</sup> <https://www.ruimtelijkeordening.be/NL/Diensten/Onderzoek/Studies/articleType/ArticleView/articleId/8954>

<sup>2</sup> [https://www.vvsg.be/Memorandum%202019/VVSG-Memorandum\\_2019.pdf](https://www.vvsg.be/Memorandum%202019/VVSG-Memorandum_2019.pdf)

<sup>3</sup> <https://www.ruimtevlaanderen.be/NL/Diensten/Onderzoek/Studies/articleType/ArticleView/articleId/9302>



eu Effect Rapportering zorgde er recent bijvoorbeeld voor dat de Betonstop in Vlaanderen in extremis niet ingevoerd kon worden. Zolang de wetgeving nog niet op punt staat, en om voortschrijdend inzicht in te bouwen in de transitie, zou het oprichten van een kwaliteitskamer hier soelaas kunnen brengen. Daarom bevelen we aan om een **kwaliteitskamer** op te richten die het recht heeft om in het kader van de ruil en het verhandelen van grondrechten uitzonderingen toe te staan indien het algemeen belang – zoals aspecten van klimaat en duurzaamheid – er mee gebaat is. Geen enkele regelgeving dekt alles af. Vandaag moet men maar al te vaak regelgeving herzien, wat vermeden kan worden door structureel afwijkingen toe te staan, maar dan enkel als het alternatief beter aan de intenties beantwoordt en als dit door die kwaliteitskamer van experts bevestigd wordt.

Een voorbeeld in Vlaanderen: een gemeente schrapt particuliere bouwrechten in de periferie (daarvoor moet ze vandaag planschade betalen) en wil in ruil gaan verdichten in het centrum op gronden die toevalig eigendom zijn van de gemeente zelf (daarvoor moet ze vandaag heffing op planbaten betalen). Ze zou dus twee keer moeten betalen, terwijl het de logica zelf is dat de gemeente eigenlijk met de baten van haar eigen gronden in het centrum de planschade in het buitengebied zou moeten kunnen vergoeden.

Traditionele vormen van omgang met grondbezit en met bouwrechten zijn niet in staat de snelle transitie te begeleiden die we vandaag nodig hebben. De creatie van meer ruimte voor groen en water, de **ontsnippering en ontharding**, de **verdichting en kernversterking** kunnen niet slagen zolang de grote hoeveelheid bouwrechten die op ongeschikte suburbane locaties ligt niet verplaatst kunnen worden. De ruil en handelbaarheid van bouwrechten beperkt bovendien in grote mate de overheidskost (planschade) die met verdichten gepaard gaat.

Als we bijvoorbeeld binnen het bestaande ruimtebeslag in Vlaanderen de dichtheid opdrijven naar gemiddeld 1800 inwoners per km<sup>2</sup> ruimtebeslag (dat is de dichtheid van het Verenigd Koninkrijk) dan is er plaats voor meer dan 9.000.000 inwoners in Vlaanderen. Vlaanderen telt nu 6.444.000 inwoners wat betekent dat we binnen het bestaande ruimtebeslag nog een capaciteit hebben voor meer dan 2.500.000 bijkomende inwoners. Echter voorspellen prognoses ons dat er nog hooguit 1.200.000 bijkomende inwoners zullen bijkomen voor we tegen 2080 à 2090 in bevolkingsaantal zullen beginnen dalen. Dat betekent dat een betonstop inderdaad onmiddellijk kan ingaan en dat het huidige ruimtebeslag ruimschoots voldoet om aan verwachte bevolkingsgroei te beantwoorden. Een bijkomende en zeer geruststellende conclusie is dat we de bestaande nog niet bebouwde woongebieden en woonuitbreidingsgebieden grotendeels niet nodig zullen hebben. Bovendien – als we die zouden vullen met een dichtheid van 50 woningen per hectare levert dat nog eens plaats op voor 6.000.000 bijkomende inwoners. Er is dus een gigantisch overaanbod van gronden waarvan het grootste deel nooit meer bebouwd zal worden. Deze vaststelling verkleint in grote mate het probleem van de planschade en het vergoeden van bouwrechten aan de 'venale' waarde, omdat bij een overaanbod en een te kleine vraag, de marktprijs altijd zal kelderen.

Een goed voorbeeld van verhandelbare rechten zijn de luchtrechten die in de USA voor hoogbouw worden toegepast. Om te vermijden dat een straat een donkere canyon wordt van aangesloten torens (denk maar aan de zeedijk van de Belgische kust) dienen daar naast een hoogbouw een aantal percelen laag te blijven, zodat de publieke ruimte genoeg daglicht krijgt. Deze aangrenzende percelen worden vergoed door de investeerder die de hoogbouw mag realiseren en die aldus zijn burens betaalt voor de luchtrechten die hij mag uitoefenen.

## 12C | Koppel de kost van wegen en infrastructuur aan de locatie

Creëer mechanismen die de overmatige kost van wegen, infrastructuur, nutsvoorzieningen, energieleiding, riolering, waterleiding, telefonie en communicatie (kosten die veroorzaakt worden door de lage dichtheid en perifere sub-urbane locatie) **doorrekenen aan de gebruikers of investeerders** die daar gebouwen of grondposities hebben. Voer deze mechanismen (bonussen, taksen, ...) geleidelijk in, zodat mensen zich tijdig kunnen aanpassen en zorg voor de nodige alternatieven.

Een recente studie die het VITO maakte voor het Departement Omgeving<sup>4</sup> toonde aan dat in Vlaan-

deren een perifeer gelegen locatie qua infrastructuur soms tot 20 keer meer kost voor een bepaalde uitrustingsfactor in vergelijking met een goed gelegen locatie in een kern. Dit brengt niet alleen zeer veel kosten voor de overheid met zich mee, maar ook energieverbruik, uitstoot, afval, enz.

Deze differentiatie mogelijk maken spaart tegelijk veel uit op de overheidsuitgaven en versnelt de transitie voor een klimaatvriendelijk en duurzaam beleid voor wonen en mobiliteit.

## 12D | Maak taksen en premies locatie-gestuurd, beloon gewenst ruimtelijk beleid en gedrag

De herziening van het kadastraal inkomen – die sowieso door Europa aan ons gevraagd wordt – dient dringend uitgevoerd te worden, al dan niet gekoppeld aan het belasten van reële huurinkomen. Een incrementele verhoging in het buitengebied kan gekoppeld worden aan degressief lagere taksen in de kernen. Een mogelijke parameter voor de aanslag is het **grondgebruik per m<sup>2</sup> gebouw**, hoe groter dat grondgebruik hoe hoger de aanslag. Op die manier wordt het zuinig omspringen met open ruimte fiscaal beloond.

De premies voor afbraak en wederopbouw en de premies voor energetische renovatie mogen enkel toegekend worden op goed gelegen toekomstbestendige locaties nabij kernen van dorpen en steden.

De algemene achterliggende redenering moet zijn dat men zoveel mogelijk premies en taksen gebruikt als hefboomen om gewenste ruimtelijke transitie en gewenst woonstkeuzes te belonen. Door de beloningen snel in te voeren en ontradingstaksen traag, kan de transitie op een maatschappelijk en sociaal verantwoorde manier verwerkt worden.

De grootste voordelen liggen hier in het feit dat bonussen en taksen één van de sterkste instrumenten zijn om de zeer grote milieu-impact van onze huidige ruimtelijke ordening (door mobiliteit, ruimtegebruik, energieverbruik, enz.) terug te draaien en gewenst gedrag te stimuleren via beloning.

<sup>4</sup> <https://www.ruimtevlaanderen.be/NL/Diensten/Onderzoek/Studies/articleType/ArticleView/articleId/9302>

## 5. REALISEER EEN OMSLAG IN LANDGEBRUIK, RUIMTELIJKE ORDENING EN INFRASTRUCTUUR

### 5.1 RUIMTEGEBRUIK

#### 13. Versterk een beleid van redelijke verdichting en zuinig grondgebruik

- 13A** | Zorg dat lokale besturen inzicht verwerven in hun ruimtelijk verdichtingspotentieel voor bebouwing en ruimtegebruik en hoe dit in te zetten
- 13B** | Gebruik de herschikking en verdichting van onze ruimtelijke ordening als hefboom om de nood aan verplaatsingen te doen dalen
- 13C** | Zorg voor een consistent mobiliteitsbeleid, haal dit deels weg bij het lokale niveau

**13A** | Zorg dat lokale besturen inzicht verwerven in hun ruimtelijk verdichtingspotentieel voor bebouwing en ruimtegebruik en hoe dit in te zetten

We bevelen aan dat elke gemeente per bouwblok volgende relevante kerncijfers in kaart brengt: woningen per hectare, V/T-index (verhouding van de totale bruto vloeroppervlakte van alle gebouwen op de totale terreinoppervlakte), bebouwingsgraad, oppervlakte verharding, waterdoorlatende oppervlakte, oppervlakte tuin, oppervlakte ecologisch waardevol of beschermd groen. Hoewel dit makkelijk uit reeds bestaande GIS informatie te halen valt, hebben weinig lokale besturen voor hun grondgebied een overzicht gemaakt van deze indicatoren en de verandering erin. Dit moet gekoppeld worden aan een actief bruikbare leegstandsinventaris.

Hanteer nieuwe proactieve instrumenten die **gericht zijn op verdichting**: verplichte minimumdichtheden qua V/T en aantal woningen per hectare, met mogelijk een verplichte minimale kroonlijsthoogte in plaats van een maximum kroonlijsthoogte, een opgelegde hoeveelheid ecosysteemgroen en open ruimte. Zo zou de realisatie van een bepaalde hoeveelheid waardevol ecosysteemgroen op een perceel opgelegd kunnen worden in ruil voor een grotere dichtheid of bouwhoogte. Dit kan binnen het kader van een soort onderhandelingsstedebouw vergeleken worden met het opleggen van een stedenbouwkundige last.

Zorg dat er juridische en financiële grenzen zijn aan de mogelijkheden tot procedurele vertraging en obstructie veroorzaakt door nimby gedrag. Burgers moeten hun recht behouden om in naam van het openbaar belang projecten in vraag te stellen. Maar momenteel ontstaat maar al te vaak de mogelijkheid dat burgers hun privaat belang stellen boven het openbaar belang. Zo worden projecten die belangrijk zijn voor de transitie naar een duurzamere samenleving (verdichten, hoger bouwen, gemeenschappelijke voorzieningen zoals scholen en kinderdagverblijven) vaak om allerlei redenen van eigenbelang onmogelijk gemaakt, en lopen investeerders en overheden door het tijdverlies soms miljoenen euro's schade op.

Voer een sterker **ruimtelijk beleid op gemeentelijk niveau** door een juiste dosering van de gemeentelijke autonomie die kleiner of groter wordt waar nodig. Voorzie een betere ondersteuning en omkadering van de lokale besturen door de centrale overheid. Gemeenten zullen zicht hebben op die plekken binnen het bestaande weefsel in de kern waar de dichtheden abnormaal laag zijn en waar verdichtingskansen kunnen aangegrepen worden. Hier ligt ook een kans om bouwrechten te verplaatsen naar goed gelegen plekken met te lage dichtheid en ze samen te tellen met de daar bestaande bouwrechten. Dit bespaart aanzienlijk op de kosten voor planschade.

Er is bovendien een sterke relatie tussen dichtheid en energie. Zo zijn bijvoorbeeld warmtenetten niet rendabel onder een dichtheid van 40 à 50 woningen per hectare. Een dichtheid van 50 per hectare zou dus de streefnorm moeten worden, zowel voor nieuwe als voor bestaande wijken.

#### Linken naar goede voorbeelden

- Bouwmeester Scan in Vlaanderen. Het wordt aanbevolen deze structureel te blijven toepassen en nadien systematisch de verworven inzichten om te zetten in acties binnen een evenwichtige samenwerking tussen lokale en centrale besturen.
- De verdichtingsregelgeving van intercommunale Leiedal, die al gewerkt heeft met minimale kroonlijsthoogte en minimale dichtheden in ambachtelijke zones, heeft goed gewerkt. Binnen een bestaand bedrijventerrein ontstond ruimte voor 30% meer bedrijven of bedrijfsruimte.
- Het Pandreitje in Brugge: 100 woningen op 1 hectare, slechts 3 à 4 bouwlagen hoog, 25% bebouwd, 25% privaat groen en 50% collectieve open ruimte; hoge dichtheid met een menselijke schaal.

**13B |** Gebruik de herschikking en verdichting van onze ruimtelijke ordening als hefboom om de nood aan verplaatsingen te doen dalen

CO<sub>2</sub>-uitstoot door een overdaad aan auto-gebruik en files is een rechtstreeks gevolg van verspreide en versnipperde ruimtelijke ordening en sub-urbaan wonen. Zet dus niet prioritair in op de vergroening van de volle 100% van ons huidige wagenpark. Zet eerst zoveel mogelijk in op het reduceren van de vraag naar mobiliteit, zet in op de **herschikking van onze ruimtelijke ordening**, in combinatie met meer openbaar vervoer, fietswegen en deelwagens. Diverse studies in Europa en Amerika tonen aan dat we – door autodelen en zelfrijdende auto's - reeds tegen 2030 een reductie van circa 80% mogen verwachten in het privaat bezit van voertuigen. Dat veel kleiner aantal voertuigen zal wel allemaal op CO<sub>2</sub> neutrale, hernieuwbare energie moeten rijden.

Het is zeer urgent om zo snel mogelijk de sprawl – het uitdeinen van bebouwing in alle richtingen – te stoppen. Want alles wat men nu nog sub-urbaan laat bijbouwen op auto-afhankelijke locaties blijft er nog voor minstens vijftig jaar staan en consolideert op die manier files, slechte bereikbaarheid en een te hoge mobiliteitsvraag. Een aanpak van de oorzaken van mobiliteit is altijd efficiënter dan het aanpakken van de symptomen.

In Vlaanderen bijvoorbeeld heeft de thuiszorg door ons versnipperd woonweefsel steeds meer last van de files en rijdt 600.000 km per dag (dat is 15 keer de omtrek van de aarde) om de bejaarden in de verkavelingen te bereiken. Het prioritair ontsnipperen van ons sub-urbaan woonweefsel kan een groot deel van die verplaatsingskilometers uitsparen.

**13C |** Zorg voor een consistent mobiliteitsbeleid, haal dit weg bij het lokale niveau

Zorg dat mobiliteitsbepalend centraal beleid en regelgeving niet verstoord worden door tegengestelde regelgeving in lokale gemeentelijke verordeningen. Op deze vlakken moet de subsidiariteit worden teruggedraaid. Parkeerverordeningen en vergelijkbare lokale regelgeving gerelateerd aan mobiliteit (aantal fietsenparkings, deelwagens, enz.) zijn momenteel overal verschillend. Dit moet **gestroomlijnd** worden zodat er een consistent generiek beleid gevoerd kan worden.

Leg gemeenten op om deelwagens en laadpalen in hun parkeerbeleid op te nemen, leg hen op om een

degressieve parkeernorm te hanteren die de transitie van de private auto naar het openbaar vervoer stimuleert. Combineer dit met multimodale knooppunten.

De overheden en vervoersmaatschappijen (trein, tram, bus) moeten samenwerken om een goed en betaalbaar openbaar vervoersnetwerk uit te tekenen dat als hefboom voor kernversterking kan dienen. Gebruik de intenties en de bovenlokale consistentie die vervoersregio's nu zoeken met betrekking tot openbaar vervoer ook voor individueel auto-gebruik en parkeren.

## 5. REALISEER EEN OMSLAG IN LANDGEBRUIK, RUIMTELIJKE ORDENING EN INFRASTRUCTUUR

### 5.2 WONEN

#### 14. Zet in op ambitieus nieuw woonbeleid, gericht op duurzaam en betaalbaar wonen

- 14A |** Maak een woonbeleid dat betaalbaar kwalitatief wonen aanbiedt op goede locaties, stimuleer mogelijkheden voor coöperatief wonen en salariswoningen
- 14B |** Vervang de woonbonus door een stimulans voor renovatie, collectief, modulair, aanpasbaar en betaalbaar wonen
- 14C |** Ontwikkel een betaalbare huursector
- 14D |** Hervorm de woonfiscaliteit om die ecologisch duurzamer en ook socialer te maken
- 14E |** Stimuleer circulair en aanpasbaar bouwen

**14A |** Maak een woonbeleid dat betaalbaar kwalitatief wonen aanbiedt op goede locaties, stimuleer mogelijkheden voor coöperatief wonen en salariswoningen

Streef naar meer betaalbare woningen op goede locaties in of nabij kernen, en streef naar betere woontypologieën die qua **levenskwaliteit en gezinsvriendelijkheid** minstens even goed en indien mogelijk beter zijn dan een suburbane verkavelingsvilla.

Zet in op groepswooningbouw en maak gebruik van onderhandelingsstedenbouw om niet zozeer te kijken naar kwantiteit (woonoppervlakte, want die is bij ons veel groter dan het Europese gemiddelde) maar eerder naar kwaliteit via aspecten zoals privacy, daglicht, terrassen, veranda's, daktuinen en moestuinen, speelruimte voor kinderen. Zeker in hoge dichtheid is groen, rust en privacy erg belangrijk.

Dit betekent ook dat men veel minder moet inzetten op het individuele bouwen en veel meer op **allerlei vormen van groepswooningbouw** in hoge dichtheid. Dit kan gebeuren met een brede waaier aan woontypes, niet alleen appartementen, maar ook rijwoningen met tuin, maisonnettes, gestapelde duplexen, hoogbouw, middelhoogbouw, laagbouw, enz. Ook de woontypes zelf moeten een diverser aanbod hebben van woonkwaliteiten, terrassen, dak- en moestuinen, speelruimtes... Men kan de woonkwaliteit sterk verhogen door een groter aanbod van collectieve functies waarvan bij een groepswooningbouw de kosten door velen gedeeld worden, wat opnieuw een positief effect heeft op de kost van het wonen. Het gaat hier niet zozeer over het gedwongen samenwonen met je burens (ten koste van je privacy) maar wel over het delen van allerlei functies die het wonen aangenamer maken: een atelier om te knutselen, een gastenverblijf, een ruimte om fietsen te reinigen en te herstellen, een muziekkamer die akoestisch goed geïsoleerd is en waar mensen die muziek studeren kunnen gaan oefenen zonder te burens te tergen, een zwembad of fitness ruimte... Groepswooningbouw brengt bovendien allerlei bonussen met zich mee: schaalvoordeel, energiezuinige installaties, samenaankoop, enz.

Een belangrijk achterliggend model om dit te stimuleren is het coöperatief wonen op basis van aandelen met woonrecht. Dit model combineert de woonmobiliteit van een huurder met de kapitaalsopbouw van een eigenaar, en laat vaak toe om de kost van de grondwaarde te verwijderen uit de kost van het wonen.

De transitie van suburbaan wonen naar kernen heeft draagvlak nodig. De alternatieve woonvoorstellen

op toekomstbestendige locaties moeten daarom **aantrekkelijker (prettiger) én betaalbaarder** zijn dan een verkavelingsvilla. Indien men dit slim aanpakt, creëert het een op lange termijn gezondere financiële situatie voor de burgers, voor de overheid en voor de bouwsector.

Coöperatieve woonmodellen (wonen op basis van aandelen met woonrecht) geven burgers de kans om per levensfase telkens te verhuizen naar de meest geschikte woning, met meeneembaarheid van hun kapitaal en zonder te moeten kopen en verkopen. Bejaarden kunnen, in plaats van te vereenzamen in een verkaveling, zolang mogelijk "thuis" blijven door die thuis tijdig te verhuizen naar een centrumlocatie nabij zorg en gemeenschap. Bovendien zorgt dit er voor dat burgers via een vastgoed-deeleconomie actief participeren in de bouwsector. Co-housing groepen en coöperaties bouwen trouwens systematisch betere woningen die energiezuiniger en duurzamer zijn. Zij zijn bouwheer, ontwikkelaar en bewoner tegelijk, en zij berekenen hun optimaal investeringsniveau in functie van de totale "eigenaarskost" in de plaats van enkel de *quick win* bij bouwen en verkopen. Daardoor houden ze veel meer rekening met kost van onderhoud, energieverbruik, aanpasbaarheid op lange termijn, enz.

Transformeer de VMSW (Vlaamse Maatschappij voor Sociaal Wonen) naar de VMCW (Vlaamse Maatschappij voor Coöperatief Wonen). Een coöperatief model zal samen met een grotere huurmarkt verhuizen makkelijker maken, waardoor mensen vaker dicht bij hun werk gaan wonen.

Het coöperatieve woonmodel in Zwitserland zorgt tegelijk voor het sociale wonen. De sociale woningen zitten daar niet in één gebouw of in een getto, maar verspreid over alle coöperatieve woningen. Het enige verschil is dat de sociale bewoners gedeeltelijk gesubsidieerd worden voor de verwerving van hun aandelen.

**Voer de salariswoning in als alternatief voor de salariswagen.** Bedrijven die mee investeren in coöperatief wonen zouden zo een bepaald aandeel woningen kunnen voorbehouden voor hun werknemers (zo wordt de salariswoning concreet). Ook hier kan een bestaand overheidsinstrument hervormd worden zodanig dat het zonder meerkosten de transitie naar een duurzame samenleving mogelijk maakt. Om de salariswoning aantrekkelijk te maken,

zou deze even aantrekkelijk en chique moeten zijn als de salariswagen. De ambitie moet hoog liggen qua ontwerp-kwaliteit. Dan kan het budget van de salariswagens ook aan dit Marshallplan of deze New

Deal voor klimaatneutraal wonen worden toegevoegd. Dergelijk woonbeleid is ook een armoedebeleid en een oplossing voor onze lage pensioenen.

**14B |** Vervang de woonbonus door een stimulans voor renovatie, collectief, modulair, aanpasbaar en betaalbaar wonen

De woonbonus had geen gunstige sociale impact want hij verdween onmiddellijk in hogere verkoopprijzen en kwam dus exclusief ten goede aan de verkopers. Bovendien had dit een negatieve impact op de ruimtelijke ordening. Door hem af te schaffen kan dit budget, samen met alle andere premies, veel

oordeelkundiger aangewend worden om starters, de lagere middenklasse en ouderen **compactere, meer energiezuinige en betaalbare woningen** aan te bieden op goede locaties. Dat zou een positief effect hebben op onze ruimtelijke ordening en op de betaalbaarheid van het wonen en van onze mobiliteit.

**14C |** Ontwikkel de betaalbare huursector

Tegelijk dient een deel van de middelen die gegenereerd worden door het rekeningrijden, of door het afschaffen van de woonbonus en de sala-

riswagens, gebruikt te worden om de huurmarkt te stimuleren (20% betaalbare huur bovenop de 10% sociale huur).

**14D |** Hervorm de woonfiscaliteit om die ecologisch duurzamer en ook sociaal te maken

Creëer fiscale maatregelen die gewenst ruimtelijk gedrag belonen. Geef niet alleen fiscale korting op energieprestatiewaarden maar ook op het reële jaarlijkse energieverbruik als dit laag is.

met woonrecht dezelfde fiscale voordelen of aftrekbaarheid krijgt als het afbetalen van een hypotheek.

Zorg dat de verwerving van coöperatieve aandelen

Zet in op een hogere belasting op tweede verblijven en voer ook een belasting in op de reële huurinkomsten.

**14E |** Stimuleer circulair en aanpasbaar bouwen

De eerste stap is zorgen dat je **zo weinig mogelijk moet recyclen** door zo veel mogelijk goed gelegen gebouwen zo lang mogelijk in gebruik te houden. Zorg dat nieuwe gebouwen steeds zodanig gemaakt zijn dat hun programma flexibel kan veranderen en dat ze steeds in beperkte mate uitbreidbaar zijn.

niet alleen te kijken naar de uitstoot ten gevolge van het energieverbruik tijdens de exploitatie maar ook naar de **grijze energie** die in de materialen zit. Zo vergen beton, cement en staal ontzettend veel CO<sub>2</sub> bij hun productie.

Wanneer uiteindelijk afbraak nog de enige optie is, zet dan in op recyclage van de materialen. Zorg ook bij nieuwbouw voor een goede recycleerbaarheid van zo veel mogelijk materialen.

Creëer erkende normen en technische fiches voor gerecycleerde producten en bouwmaterialen.

Bij de CO<sub>2</sub> balans van een gebouw is het cruciaal om

Op goed gelegen centrumlocaties: beloon het hergebruik van bestaande gebouwen, en maak afbraak duurder dan renovatie.

Op slecht gelegen suburbane locaties: stimuleer een



uitdoofbeleid en maak afbraak goedkoper dan renovatie.

Een circulaire economie en circulaire processen zijn pas echt duurzaam als ze in twee stappen werken.

- Ten eerste zoveel mogelijk de afbraak en het **recycleren voorkomen**. Recycleren kost namelijk ook veel energie.
- Ten tweede – wanneer recyclage onvermijdelijk is – maximaal inzetten op duurzame en zo **volledig mogelijke recyclage**.

Bij relatief jonge en goed geïsoleerde gebouwen bestaat het grootste deel van de CO<sub>2</sub> die ze ooit zullen veroorzaken voor 50 à 80% uit het gebouw zelf. Vooral cement en staal vergen zeer veel CO<sub>2</sub> voor hun productie. Vandaag echter wordt het 'weggooien' van materialen met CO<sub>2</sub> inhoud niet fiscaal bestraft, waardoor voor veel projectontwikkelaars afbraak en nieuwbouw nog altijd voordeliger zijn dan hergebruik, renovatie en vernieuwbouw.

## 5. REALISEER EEN OMSLAG IN LANDGEBRUIK, RUIMTELIJKE ORDENING EN INFRASTRUCTUUR

### 5.3 MOBILITEIT

#### 15. Kies voor een mobiliteitsbeleid gericht op een betekenisvolle modal shift

- 15A** | Maak snel een interfederaal mobiliteitsplan en stel dat af op duurzame mobiliteit
- 15B** | Kies inzake mobiliteit voor het STOP principe en werk aan reële modal shift
- 15C** | Verminder het aantal koolstofintensieve kilometers per persoon in vergelijking tot het huidig niveau met 20% tegen 2050
- 15D** | Stop de groei van het volume van en ga voor een modal shift bij het goederenvervoer

**15A |** Maak snel een interfederaal mobiliteitsplan en stel dat af op duurzame mobiliteit

Ontwikkel een samenhangend en gecoördineerd mobiliteitsbeleid tussen de verschillende beleidsniveaus, door middel van een interfederale visie op mobiliteit met als richtdata 2030 en 2040.

Een **interfederaal visie op mobiliteit** moet op heldere wijze het zero-carbon transportsysteem van de toekomst beschrijven en beschrijven welke stappen daarvoor genomen moeten worden (tegen 2030 en 2040) wat betreft de reductie van de mobiliteitsvraag, de modale delen en technologische keuzes en dit volgens de 3A logica (*Avoid – Act and shift – Anticipation of New technologies*). Een dergelijke visie moet duidelijke doelstellingen definiëren voor zowel de mobiliteit van personen als het goederenvervoer. Ze moet ook het internationale zee- en luchtvervoer behandelen, gezien de bijzonder zorgwekkende klimaat-effecten van deze laatste.

Op dit ogenblik worden de mobiliteitsvisies uitgewerkt per regio. Hierdoor is er onvoldoende **afstemming tussen de regio's**. Dit is bijvoorbeeld erg zichtbaar in de bereikbaarheid van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest vanuit de Vlaamse Rand en Waals Brabant. Een interfederaal visie is dus noodzakelijk om te komen tot een coherent beleid gericht op duurzame mobiliteit.

Het is nodig dat administraties en vervoersmaatschappijen met politieke steun snel een gecoördi-

neerd plan maken dat de bevoegdheden van alle niveaus respecteert.

Het moet mogelijk zijn, en er zijn al plannen klaar, om snel tot een gezamenlijke visie te komen waardoor alle investeringen gefocust worden op duurzame mobiliteit. Dat zal er ook voor zorgen dat gebruikers van het openbaar vervoer een aantrekkelijk en onderling goed afgestemd aanbod krijgen. Dat kan snel resultaten opleveren, over enkele jaren al.

Deze visie voor een duurzame mobiliteit moet worden opgesteld door middel van overleg tussen de verschillende **politieke niveaus** (federaal, regionaal en lokaal) en tussen **verschillende actoren** (vervoersbedrijven, gebruikers, het maatschappelijk middenveld, economische actoren), en ertoe leiden dat de samenhang tussen de mobiliteitsplannen van de verschillende beleidsniveaus verbetert.

De interfederaal visie op duurzame mobiliteit moet bovendien in overeenstemming zijn met een **strategische visie op ruimtelijke ordening**, om te kunnen resulteren in een efficiëntere organisatie en een betere kwaliteit van leven.

In principe kan zo'n gecoördineerd beleid alleen maar sociale voordelen hebben. Het is wel belangrijk dat bijvoorbeeld abonnementen, vervoersbewijzen en sociale tarieven zoveel mogelijk op elkaar afgestemd worden.

gebouwen en locaties met een hoge dichtheid van tewerkstelling.

- Bouw coherente en aantrekkelijke voetgangersnetwerken uit, zoals de Groene Functionele Belevingstrajecten.
- Vergroot de expertise rond voetgangersbeleid, voetgangersverkeer en voetgangersvoorzieningen binnen de administraties. **Investeer in onderzoek**, want wetenschappelijke en objectieve gegevens over voetgangersverplaatsingen, voetgangersgedrag en -infrastructuur zijn in België haast onbestaande of verouderd. Objectieve gegevens zijn een noodzakelijke voorwaarde om beleidsbeslissingen te motiveren. Informeer ook de burger, bijvoorbeeld via de ontwikkeling van

apps en educatieve initiatieven die het aantrekkelijk maken om te voet te gaan.

**Voorzie kwaliteitsvolle infrastructuur voor een levendige (elektrische) fietscultuur**

- Investeer in fietsinfrastructuur. Trek de **investeringen in fietsinfrastructuur** jaarlijks op, zodat ze tegen het einde van de legislatuur jaarlijks 500 miljoen euro bedragen (voor Vlaanderen). Werk met dit budget het Bovenlokaal Functioneel Routenetwerk (BFR) en het netwerk van fietssnelwegen (bijvoorbeeld Fiets-GEN) af. Beide netwerken bestaan op papier, maar moeten ook in de praktijk gerealiseerd worden. Start hiermee op de plaatsen met de hoogste mobiliteitsvraag, zoals de Vlaamse Ruit. Ook prioritair zijn de ontsluiting van de centrumsteden en de ontsluiting van grote tewerkstellingspolen zoals de havens. Zo worden alle centrumsteden en het Brussels Gewest vlot en veilig bereikbaar met de fiets vanuit de stadsrand, en wordt de (elektrische) fiets een volwaardig alternatief voor de wagen voor korte en middellange afstanden.
- Stel het **30/50/70-principe** voorop. Om een veiligere omgeving voor fietsers te creëren, moet het snelheidsregime op bestaande wegen bepaald worden door de aanwezige fietsinfrastructuur. Dit is de snelste en goedkoopste manier om ongevallen met fietsers als gevolg van (overdreven) snelheid te vermijden. Het 30/50/70-principe houdt in dat: op wegen zonder fietspaden een maximumsnelheid van 30 km/u geldt; op wegen met een verhoogd aanliggend fietspad een maximumsnelheid van 50 km/u geldt; enkel op wegen met een vrijliggend en conform fietspad een maximumsnelheid van 70 km/u geldt.
- Voorzie **conflictvrije kruispunten**, zodat er geen conflict mogelijk is tussen fietsers en gemotoriseerd verkeer. Kruispunten vormen de achilleshiel van fietsveiligheid, omdat fietsers er geconfronteerd worden met (zwaar) gemotoriseerd verkeer. Conflictvrije kruispunten zijn belangrijk om de veiligheid van fietsers te waarborgen. Kruispunten conflictvrij maken kan door ongelijkgrondse kruisingen aan te leggen. Een goedkopere manier is een conflictvrije lichtenregeling. De lichten worden dan zodanig afgesteld dat fietsers voldoende tijd krijgen om veilig over te steken, zonder in aanraking te komen met afslaand gemotoriseerd verkeer.
- Zet in op **intermodaliteit**. Voorzie geschikte

infrastructuur aan knooppunten van openbaar vervoer: van fietsnietjes aan bushaltes tot grote fietsparkings in stations. Voorzie publieke (elektrische) deelfietsen op knooppunten waar verschillende duurzame transportmodi samenkomen.

**Voorzie een voldoende groot, kwalitatief en emissievrij aanbod van openbaar vervoer**

- Voorzie op korte termijn een duidelijke en geïntegreerde visie op de verdere ontwikkeling van het openbaar vervoer. **Vernieuw de Visie voor De Lijn, MIVB en de TEC**. Voorzie voor het spoor, naast het investeringsplan tot 2022, ook een visie op lange termijn.
- **Investeer in het openbaar vervoer**. De kosten-batenanalyse van veel openbaar vervoersprojecten is positief. Dat wil zeggen dat zelfs een kleine verbetering van het aanbod meer klanten oplevert. Tramlijnen aanleggen in binnen- en buitenland levert steeds een grote reizigersgroei op en zorgt dat centrumgebieden heropbloeien. Beperk onnodige overheadkosten bij de vervoersmaatschappijen.
- Voorzie een investeringsplan voor en een visie op de verdere **ontwikkeling van het stads- en streekvervoer**. Belangrijke onderdelen hiervan zijn de "vertramming" van drukke buscorridors, een aantal tramlijnverlengingen en nieuwe sneltramlijnen langs overbelaste autostrades. Nieuwe lijnen worden best met het bestaande netwerk verbonden in hoogwaardige knooppunten.
- Voorzie een **groter aanbod** van stads- en streekvervoer. Verhoog de frequenties tot minstens 7,5 minuten op drukke tram- en buslijnen en tot 10 minuten daarbuiten. Bouw nachtnetten uit, in én rond de steden. Vang ontbrekende treinverbindingen op met behulp van nieuwe snelbuslijnen.
- Zorg voor een vlotte **doorstroming** voor trams en bussen en realiseer binnen de vijf jaar de wenssnelheden.
- Stem het openbaar vervoer beter af op andere duurzame transportmodi. Zorg dat het openbaar vervoer opgenomen wordt in Mobility as a Service-platformen (MaaS). Zorg ook voor meer **verknoping tussen alle vormen van duurzaam vervoer** door het aanleggen van mobipunten, waar verschillende transportmodi samenkomen. Zo kan je aan een station bijvoorbeeld vlot overstappen op bussen, trams, (elektrische) deelfietsen of elektrische deelwagens. Garandeer de toegankelijkheid van deze knooppunten voor mensen

met een mobiliteitsbeperking (zoals ouderen, rolstoelgebruikers, blinden en slechtzienden), zodat ook zij de knooppunten comfortabel en veilig kunnen bereiken en vlot gebruik kunnen maken van de overstapmogelijkheden.

- Gebruik het openbaar vervoersnetwerk als ruggengraat om nieuwe woningen, winkels of kantoren te bouwen. Door te **bouwen nabij knooppunten van openbaar vervoer**, wordt een alternatief geboden voor het steeds toenemende autoverkeer. Dit is zo voorzien in het witboek Beleidsplan Ruimte Vlaanderen. Ook het Mobiliteitsplan Vlaanderen moet van deze doelstelling vertrekken.

#### Stop de verdere uitbouw van het autowegennet

- Het gros van de Vlaamse investeringen in infrastructuur gaat naar het autowegennet.

### 15C | Verminder het aantal koolstofintensieve kilometers per persoon in vergelijking tot het huidig niveau met 20% tegen 2050

In ons land is transport verantwoordelijk voor **22,4% van de uitstoot van broeikasgassen** (EEA, 2019). Wat meer is, het is de enige sector die er niet in geslaagd is om de uitstoot van broeikasgassen te verminderen (VMM, 2018). Verbeteringen van de voertuigtechnologie worden systematisch gecompenseerd door de snelle groei van de vraag (FOD Mobiliteit en Vervoer, VMM, 2018). En deze vraag wordt voor het gros ingevuld door het wegverkeer (81% bij het personenvervoer, uitgedrukt in reizigerkilometer, en 73% bij het goederenvervoer, uitgedrukt in tonkilometers, cijfers 2015, FOD mobiliteit).

De transportsector behoort tot de niet ETS sectoren (European Trading Scheme) en deze niet-ETS sectoren moeten tegen 2030, over 11 jaar dus, hun **CO<sub>2</sub> emissies met 35% verminderen** ten opzichte van 2005 als we de klimaatdoelstelling willen halen. De uitdaging is dus enorm.

Ook de groei van de filelengte is niet vreemd aan de verdere groei in voertuigkilometers. Denken dat deze problemen zullen verdwijnen door nog meer weginfrastructuur bij te bouwen, is een illusie. Dat is ondertussen aangetoond door heel wat empirisch onderzoek. En dan spreken we nog niet over het effect op de luchtkwaliteit. Meer dan 11.000 vroegtijdige overlijdens in België zijn toe te schrijven aan de slechte luchtkwaliteit (Europees Milieuagentschap, *Air Quality in Europe*, 2017). Gemiddeld gezien verliest een inwoner in Vlaanderen over zijn hele leven één gezond levensjaar door blootstelling aan fijn stof (VMM). Met een 3 A-beleid (*Avoid, Act and Shift* en

Door te investeren in bijvoorbeeld spitsstroken, extra rijstroken op de Brusselse ring of de Oosterweelverbinding, wordt de groei van het autoverkeer verder in de hand gewerkt. Investeer daarom niet langer in extra capaciteit voor het wegennet, maar zet in op een beleid dat de groei van het autoverkeer tegengaat.

Door aandacht te geven aan de actieve modi en dit als prioriteit te nemen in investeringen en maatregelen, kan een **modal shift** bewerkstelligd worden. Een vlotte doorstroming leidt tot een hogere betrouwbaarheid van het openbaar vervoer, waardoor meer mensen er gebruik van zullen maken. Bovendien spaart een vlotte doorstroming exploitatiegeld uit en levert het meer inkomsten op doordat meer klanten het openbaar vervoer nemen.

*Anticipation of new technologies*) kunnen het aantal voertuigkilometers en de externe kosten van transport verminderen.

Dit beleid moet worden uitgewerkt zodanig dat de mobiliteitsvraag beheerst kan worden en **onnodige kilometers vermeden** kunnen worden (Avoid). Het moet ook toelaten doelstellingen te definiëren op basis van de bestaande scenario's: het Belgische *Low Carbon 2050*-scenario voorziet in een reductie van het totale aantal kilometers per persoon (p.km) met 20% in 2050 ten opzichte van het huidige niveau. Op Waals niveau voorziet de FAST-visie van de regering in een vermindering van het aantal afgelegde kilometers (p.km) met 5% in 2030 ten opzichte van 2014.)

De maatregelen om deze doelstellingen te bereiken moeten meer in detail worden uitgelegd (middelen en tijdstip van uitvoering, verwachte effect) in de plannen voor duurzame mobiliteit en vervoer.

Om voertuigkilometers te vermijden dient voor eerst gewerkt te worden op de ruimtelijke ordening. De ruimtelijke versnippering heeft het erg moeilijk gemaakt om een performant openbaar vervoerssysteem uit te bouwen en mensen wagenonafhankelijk te maken. Het is daarom belangrijk de **ruimtelijke ordening** af te stemmen op mobiliteit en goederenvervoer: we moeten gaan naar verdichting en multifunctionele ontwikkelingen waarbij verschillende functies gemengd zijn. **Dicht bij het werk wonen moet gestimuleerd worden.** In ideale omstandig-

heden zou de overheid niet hoeven tussenkomen in de kostprijs van woon-werkverplaatsingen. Indien ze dat toch doet, moet deze tussenkomst in de eerste plaats korte verplaatsingen bevorderen, en in de tweede plaats de meest duurzame vervoersmiddelen sterk bevoordelen.

Bouw de vergoedingen voor en fiscale aftrekbaarheid van woon-werkverplaatsingen met de wagen af. Voer een fiscaliteit in die nabijheid promoot door een premie te geven aan huishoudens die leven zonder (bedrijfs)wagen. Verlaag registratierechten en onroerende voorheffing voor energiezuinige woningen in de kern. Met zo'n fiscale sturing voor wie energiezuinig en dicht bij het werk gaat wonen, kan men selectief de woonmobiliteit aansturen.

### 15D | Stop de groei van het volume van en ga voor een modal shift bij het goederenvervoer

Het goederenvervoer blijft enorm groeien. De toenemende **globalisering** en de **opkomst van e-commerce** zijn hiervoor twee belangrijke onderliggende trends. Zonder nieuwe maatregelen zal, volgens het federaal planbureau, de goederenvervoerssector verder stijgen met 25% tussen 2016 en 2040 waarbij de groei in het aantal voertuigkilometers van bestelwagens dat van de vrachtwagens overtreft (Federaal Planbureau, 2019).

Het is belangrijk dat deze trend wordt omgebogen voor 2030 en dat de groei van goederenvervoer volume wordt gestopt. Het grootste gedeelte van het goederentransport gaat bovendien over de weg, wat extra bijdraagt tot de CO<sub>2</sub> emissies.

#### Het principe van de 3V's dient hier gevolgd te worden: vermijden, verschuiven en verschonen

**Vermijden** kan door te werken op **kortere aanvoerketens**, de zogenaamde korte ketens met lokale producten en productie, en door in te zetten op de circulaire economie. Het is mogelijk om de doorstroming en de volumes van vrachtovervoer te verminderen door productiecentra te verplaatsen, een beter beheer van e-commerce en een regulering van stromen met betrekking tot internationale handel (met name via de mogelijke introductie van een grensbelasting op basis van koolstofgehalte). Vermijden kan ook door een betere bundeling van goederenstromen waardoor leeg rijden vermeden wordt. Stadsdistributiecentra aan de rand van de stad maken het

**De nieuwe generatie telecommunicatiediensten** zorgt voor de mogelijkheid om heel wat vergaderingen zonder verplaatsingen te organiseren. Stimuleer innovatie en gedragsverandering.

Verbeter de milieuprestaties van voertuigen door middel van technologische innovatie en opteer voor **lichtere en minder krachtige voertuigen** (Anticiperen op nieuwe technologieën).

Een beleid gericht op duurzame mobiliteit leidt niet alleen tot een vermindering van de uitstoot van broeikasgassen, maar ook tot een betere lucht- en levenskwaliteit, minder ongevallen en meer sociale rechtvaardigheid.

mogelijk de goederen te consolideren en op een emissievrije manier te leveren. De uitbating van het centrum en het vervoer van de *last mile* kan gebeuren via een beheerscontract om op die manier goederen beter te bundelen.

**Verschuiven** van de goederenstromen naar meer milieuvriendelijke transportmodi, zoals binnenvaart, spoor en cargofietsen. Transportgoederen via waterwegen en spoor kan verder worden uitgebouwd door een gelijk spelveld te creëren met de andere transportmodi. Dit kan door een internalisatie van de externe kosten of door het invoeren van een koolstofbijdrage en het wegwerken van organisatorische en technische hinderpalen van het multimodaal vervoer. De haven dient een pro-actieve rol te spelen in het bekomen van **ambitieuze modal split doelstellingen** door een doorgedreven modal shift beleid vanuit de haven.

**Verschonen** is het inzetten van milieuvriendelijke voertuigtechnologie voor de goederenvervoerssector. Elektrificering is hier moeilijker, maar een haalbare kaart in stadsdistributie. Ook voor de binnenvaart dient de verschoning van de vloot een prioriteit te zijn.

Gegeven de enorme groei van de vraag, worden technologische en organisatorische verbeteringen vaak teniet gedaan. Een beleid gericht op het vermijden en op de basisstructuur van het goederenvervoer is noodzakelijk.

## 5. REALISEER EEN OMSLAG IN LANDGEBRUIK, RUIMTELIJKE ORDENING EN INFRASTRUCTUUR

### 5.3 MOBILITEIT

#### 16. Zet in op de ontwikkeling van duurzame mobiliteit

- 16A** | Zet in op de uitbouw van een degelijk openbaar vervoer, met onder meer versnelde afwerking van het GEN
- 16B** | Investeer in een netwerk van betaalbare internationale (nacht)treinen
- 16C** | Maak heel België fietsvriendelijk tegen 2030, door een veralgemening van veilige infrastructuur voor fietsers in steden en gemeenten en de ontwikkeling van aangepaste en veilige verbindingen tussen steden en gemeenten
- 16D** | Stimuleer deelsystemen en integratie van mobiliteitsdiensten (MAAS)
- 16E** | Realiseer slimme Mobipunten, niet alleen in of aan de kernen van steden maar ook in dorpen in het buitengebied

#### 16A | Zet in op de uitbouw van een degelijk openbaar vervoer, met onder meer versnelde afwerking van het GEN

Ons mobiliteitssysteem staat voor een grote transitie. Niet alleen omdat het moet, maar vooral ook omdat het kan. In ons land is transport verantwoordelijk voor 22,4% van de broeikasgassen (EEA, 2019). Het openbaar vervoer speelt een enorm belangrijke rol in deze transitie. Zonder een performant en goed uitgedacht openbaar vervoer dat kan dienen als ruggengraat van het systeem kan deze noodzakelijke transitie niet plaatsvinden.

Een combinatie van snelle lange afstand OV-verbindingen met aanvullende voedingslijnen is noodzakelijk. Deze ruggengraat kan gevoed worden door de verschillende nieuwe concepten. Een **goede complementariteit met actieve modi** (fietsen, wandelen, micromobiliteit) kan de relevantie van het openbaar vervoer vergroten. Dit kan verder gestimuleerd worden indien mensen makkelijk kunnen overstappen via transitparkings en aangemoedigd worden door het prijzenbeleid.

De Lijn en de NMBS zitten al enkele jaren in besparingsmodus (-13% aan budget, studie TML, 2019), met dalende tevredenheidscijfers tot gevolg. Dat het anders kan, toont het Brussels gewest, waar er verder werd geïnvesteerd in de MIVB en fietsinfrastructuur. Onderzoek toont aan dat deze **investeringen hand in hand gaan met een verminderd autogebruik** en zelfs een daling van het autobezit. Ook het deel van het Gewestelijk ExpressNet (GEN) dat is uitgerold, toont aan dat permanent, comfortabel en frequent spoorvervoer mogelijk is en reizigers aantrekt.

Investeringen in openbare vervoersnetten en -diensten moeten gericht zijn op **een verdubbeling van het aantal passagiers tegen 2030** en anticiperen op een mogelijke voortzetting van deze trend na 2030. Een rist acties kan daartoe bijdragen:

- Voorzie op korte termijn een **duidelijke en geïntegreerde visie** op de verdere ontwikkeling van het openbaar vervoer in combinatie met de nieuwe mobiliteitsdiensten (deelvoertuigen, ritdelen) en nieuwe transportmodi (e-steps, e-fietsen, ...).
- **Investeer in het openbaar vervoer.** De kosten-batenanalyse van veel openbaar vervoersprojecten is positief. Dat wil zeggen dat zelfs een kleine verbetering van het aanbod meer klanten oplevert. Tramlijnen aanleggen in binnen- en buitenland levert steeds een grote reizigersgroei op en zorgt dat centrumgebieden heropbloeien. Beperk daarbij onnodige

overhead-kosten bij de vervoersmaatschappijen.

- Ontwikkel de structurerende rol die het spoor heeft door een voldoende **treinfrequentie** op alle lijnen te garanderen. Streef ernaar om minstens één trein per half uur op alle lijnen gedurende de week te laten rijden, en ten minste één trein per uur in het weekend.
- Voorzie een investeringsplan voor en een visie op de verdere ontwikkeling van het **stads- en streekvervoer**. Belangrijke onderdelen hiervan zijn de "vertramming" van drukke buscorridors, een aantal nieuwe tramlijnen, tramlijnverlengingen en nieuwe sneltramlijnen langs overbelaste autostrades. Nieuwe lijnen worden best met het bestaande netwerk verbonden in hoogwaardige knooppunten.
- Voorzie een hoger aanbod van **stads- en streekvervoer**. Verhoog de frequenties tot minstens 7,5 minuten op drukke tram- en buslijnen en tot 10 minuten daarbuiten. Bouw nachtnetten uit, in én rond de steden. Vang ontbrekende treinverbindingen op met behulp van nieuwe snelbuslijnen.
- Ontwikkel meer **expresbuslijnen** tussen centra in suburbane en landelijke gebieden, om een efficiënte en aantrekkelijke service te bieden.
- Zorg voor een **vlotte doorstroming** voor trams en bussen en realiseer binnen de vijf jaar de wensnelheden zoals opgenomen in het Vlaams decreet over het netmanagement. Een vlotte doorstroming leidt tot een hogere betrouwbaarheid van het openbaar vervoer, waardoor meer mensen er gebruik van zullen maken. Bovendien spaart een vlotte doorstroming exploitatiegeld uit en levert het meer inkomsten op doordat meer klanten het openbaar vervoer nemen.
- Zorg voor een **geïntegreerd tarief** tussen en over de verschillende openbaarvervoersexploitanten.
- Stem het openbaar vervoer beter af op andere duurzame transportmodi. **Faciliteer de koppeling met actieve modi** (stappen, fietsen, micromobiliteit) Zorg dat het openbaar vervoer opgenomen wordt in Mobility as a Service-platformen (MaaS). Zorg ook voor **meer verknoping** tussen alle vormen van duurzaam vervoer door het aanleggen van mobipunten, waar verschillende transportmodi samenkomen. Zo kan je aan een



station bijvoorbeeld vlot overstappen op bussen, trams, (elektrische) deelfietsen of elektrische deelwagens. Garandeer de toegankelijkheid van deze knooppunten voor mensen met een mobiliteitsbeperking (zoals ouderen, rolstoelgebruikers, blinden en slechtzienden), zodat ook zij de knooppunten comfortabel en veilig kunnen bereiken en vlot gebruik kunnen maken van de overstapmogelijkheden.

- Gebruik het **openbaar vervoersnetwerk als ruggengraat** om nieuwe woningen, winkels of kantoren te bouwen. Door te bouwen nabij knooppunten van openbaar vervoer, wordt een alternatief geboden voor het steeds toenemende autoverkeer. Dit is zo voorzien

in het witboek Beleidsplan Ruimte Vlaanderen. Ook de Mobiliteitsplannen van deregio's moeten van deze doelstelling vertrekken.

- Het Gewestelijk Expressnet rond Brussel is van cruciaal strategisch belang. Een aantal deelprojecten is ondertussen afgewerkt, maar onder meer in het Franstalig landsgedeelte is er nog een grote achterstand. Door een optimale samenwerking tussen de beleidsniveaus moet het mogelijk zijn een performant openbaar vervoer uit te werken naar de hoofdstad.

Investeren in het openbaar vervoer zal niet alleen bijdragen tot een verhoogde leefbaarheid en milieukwaliteit, maar ook tot meer sociale rechtvaardigheid.

### 16B | Investeer in een netwerk van betaalbare internationale (nacht)treinen

Als we het vliegverkeer - zeker op kortere afstanden - willen afremmen, is er nood aan een sterk alternatief in het spoor. Treinen mogen niet langer veel duurder zijn dan vliegtuigen. Hogesnelheidstreinen hebben ook een ecologische impact, dus er is evenzeer nood aan genoeg 'gewone' internationale treinen, waaronder liefst ook meer nachttreinen. Opbrengsten van fiscale maatregelen in het vliegverkeer kunnen naar het treinverkeer gaan.

In verschillende Europese landen is er sprake van hernieuwde interesse in de nachttrein. België is een van de weinige Europese landen (met Nederland) waar geen nachttreinservice meer is. Het is een goed moment om dit efficiënte transportmiddel tussen België en zijn buurlanden te opnieuw in te voeren.

Alleszins binnen Europa zouden we snel de **alternatieven voor het vliegverkeer** moeten versterken. De trein is in veel gevallen het beste alternatief, maar dan moet die wel aantrekkelijker worden dan nu. Ernaar streven om treinen even goedkoop te maken als de veel te goedkope vluchten is niet wenselijk, maar het moet wel veel aantrekkelijker worden om de trein te nemen. Investeringszaken zullen enige tijd vragen, maar binnen een tiental jaar zou er toch een duidelijk effect moeten zijn.

Investeren in treinverkeer is een onderdeel van een gecoördineerde strategie van rechtvaardige transitie, zodat verschuivingen kunnen plaatsvinden van mensen die nu werken in de luchtvaart naar de spoorwegen.

### 16C | Maak heel België fietsvriendelijk tegen 2030, door een veralgemening van veilige infrastructuur voor fietsers in steden en gemeenten en de ontwikkeling van aangepaste en veilige verbindingen tussen steden en gemeenten

Zorg ervoor dat alle beleidsniveaus, via een proactief beleid, actieve vervoerswijzen (lopen, fietsen, micromobiliteit, enz.) over het hele Belgische grondgebied stimuleren en ondersteunen, met name door de financiering en bouw van aangepaste infrastructuur en veilige fietspaden en een evenwichtige openbare ruimte die deze actieve modi ondersteunt.

Daartoe zal het nodig zijn om de technische beleids- mensen die verantwoordelijk zijn voor de uitwer-

king van wegen en infrastructuur op te leiden zodat ze systematisch rekening houden met fietsen en andere zachte modi. De samenwerking met de gemeenten op het gebied van fietsbeleid moet verder ontwikkeld worden. En men moet voortbouwen op de complementariteit met het openbaar vervoer (voldoende parkeergelegenheid, veilige routes naar knooppunten van het openbaar vervoer, mogelijkheid om de fiets mee te nemen op de trein, enz.)

Er is een groot ontwikkelingspotentieel voor fietsge-

bruik en andere actieve modi in België. In sommige delen van het land is het gebruik nog steeds erg laag, terwijl we zien dat daar waar een beleid van **adequate prikkels** wordt ingevoerd, het gebruik sterk groeit. Steden zoals Brussel, Gent en Luik hebben het aantal fietsers sterk zien groeien de afgelopen jaren, en er is nog ruimte voor verbetering.

De combinatie van een aantal actieve vervoersmiddelen voor eenzelfde verplaatsing (bv. de fiets naar het station nemen om de trein op te stappen) laat een veel uitgebreider gamma aan verplaatsingen toe dan elk van de modi op zich. Er is een **wederzijds versterkend effect**. Nieuwe vormen van micro-mobiliteit, elektrificatie en deelmodellen vergroten dit potentieel verder.

Gemeenten hebben een belangrijke beleidsverantwoordelijkheid en moeten worden gesteund, omdat ze een essentiële rol spelen bij de implementatie van doeltreffende voorzieningen op hun grondgebied. Verstedelijkte centra herbergen de beste kansen qua ontwikkelingspotentieel van actieve vervoerswijzen, maar ook de peri-urbane gebieden spelen in deze een rol.

De ontwikkeling van een actieve mobiliteit brengt - naast het verminderen van vervuiling - belangrijke voordelen met zich mee op het gebied van gezondheid en kwaliteit van leven.

### 16D | Stimuleer deelsystemen en integratie van mobiliteitsdiensten (MaaS)

*Mobility as a Service* (MaaS) zorgt voor een aaneenschakeling van verschillende transportmodi, die momenteel erg gefragmenteerd ingezet worden. Voor elk transportmiddel moet je een afzonderlijke registratieprocedure doorlopen, een apart abonnement afsluiten en verschillende vervoersbewijzen bijhouden of apps downloaden. MaaS tracht al deze zaken te combineren in één enkele app. MaaS biedt een platform aan bovenop de operatoren om verschillende vervoerswijzen gebundeld aan de klant aan te bieden. MaaS zal in de toekomst een steeds belangrijker rol spelen en heeft potentieel om een modal shift te genereren. MaaS verlaagt namelijk de drempel om vaker voor andere vervoerswijzen te kiezen. Hierbij is het belangrijk dat de overheid erover waakt dat MaaS-platformen maatschappelijke doelstellingen ook centraal plaatsen. Indien de overheid dit overlaat aan markspelers, vindt geen publiek debat plaats over de prioriteiten en modaliteiten van dergelijke mobiliteitsplatformen.

#### Om dit potentieel aan te boren, zijn volgende beleidsmaatregelen noodzakelijk:

- De ruggengraat van elk MaaS-platform is het openbaar vervoer. Investeer daarom fors in het onderliggende aanbod van duurzaam, emissievrij en kwalitatief openbaar vervoer op federaal, regionaal en lokaal niveau.
- Zorg voor een voldoende groot aanbod aan zachte transportmodi, zoals deelfietsen. Integreer ook het fijnmazige netwerk aan trage wegen in deze systemen, alsook de mogelijkheid om bepaalde trajecten te voet af te leggen.

- Creëer een regionaal en nationaal beleid rond connectiviteit van vervoersaanbieders. Dit is ten voordele van zowel MaaS-aanbieders als klanten.
- Breng in kaart hoe nieuwe financiële stromen kunnen ontstaan in een veranderd vervoerslandschap. Creëer een nieuwe balans om lusten en lasten te verdelen, voor een sterk kwalitatief en duurzaam vervoersaanbod in België. Waak erover dat de openbare vervoersmaatschappijen niet enkel met de onrendabele lijnen overblijven.
- Laat verschillende mobiliteitsfuncties samenkomen in zogenaamde "mobipunten". MaaS bestaat niet enkel online. Mobipunten zijn een offline versie. Connecteer het online en offline aanbod in functie van een totaaloplossing voor de eindgebruiker.
- Zet via derdebetalerssystemen en pilootprojecten in op inclusie. MaaS heeft zo het potentieel om een erg brede doelgroep te bereiken.
- Bouw het fiscaal gunstregime voor bedrijfs-wagens af als hefboom voor MaaS bij woonwerk en werk-werkverplaatsingen.
- Maak een maatschappelijke kosten-batenanalyse voor MaaS (waarin onder meer deze baten zijn verwerkt: inclusie, optimalisatie bestaande infrastructuur en capaciteit, verhoogde verkeersveiligheid, vermindering files en vervuiling, en leefbaardere en toegankelijke steden).

**Zet sterk in op autodelen**

Autodelen vormt een essentiële schakel in een duurzame mobiliteitsmix. Het is een valabel alternatief voor de eigen wagen, waarbij het reflexmatige auto-gebruik plaatsmaakt voor een **rationele keuze uit diverse mobiliteitsalternatieven**. Autodelen zorgt voor meer (flexibele) mobiliteit met minder wagens.

- Zorg ervoor dat 80% van de Belgen het concept van autodelen kent tegen 2020. Dit kan door algemene promotiecampagnes te organiseren of uit te besteden. Herhaling via diverse kanalen is hierbij essentieel. Op grote schaal autodelen vergt een **mentaliteitswijziging** bij de bevolking, namelijk het afstappen van het idee dat privébezit van een wagen noodzakelijk is.
- Faciliteer een **afnamegarantie** via lokale overheden. Momenteel is het moeilijk om autodeelaanbieders te overtuigen om een aanbod te creëren in minder verstedelijkte gebieden of in commercieel minder interessante stadswijken. Het gewest moet subsidies uitbetalen aan lokale overheden zodat zij voor bijvoorbeeld twee jaar (degressief) een afnamegarantie kunnen geven aan autodeelaanbieders, waardoor deze laatste voldoende tijd hebben om er een economisch rendabel verhaal van te maken.
- **Zet proeftuinen op.** Autodelen beschikt over een enorm potentieel om diverse doelgroepen te bereiken en om in verschillende situaties een oplossing te bieden. Maar er is nood aan (financiële) experimenteerterruimte om in te zetten op autodelen voor personen met een laag inkomen, personen met een mobiliteitsbeperking, enzovoort. Bovendien is er innovatie mogelijk bij het delen van gemeentelijke en bedrijfswagens of het combineren van autodelen met taxidiensten. Het stimuleren van innovatie is een absolute must.
- Autodelen is essentieel in MaaS: er duiken meer en meer autodeelaanbieders op. Om autodelen te versnellen, is het noodzakelijk dat we evolueren naar een **interoperabel**

**autodeelsysteem.** MaaS is hiervoor het middel bij uitstek. Overheden moeten erover waken dat zo veel mogelijk autodeelsystemen aangesloten worden op MaaS.

- **Beloon autodelers.** Voer een maandelijkse premie in voor huishoudens zonder eigen (bedrijfs)wagen. Op die manier wordt nabijheid, de keuze voor duurzame mobiliteit en voertuig- en ridedelen gestimuleerd via de vraagzijde.

**Stimuleer ridedelen**

Als elke werknemer die met de auto naar het werk gaat, voortaan één keer per week zou carpoolen, dan was er veel minder file. **Carpoolen of ridedelen** is een uitermate efficiënte vervoerswijze. Om in België meer ritten te delen, is een sterk plan nodig. De regering moet duidelijke doelstellingen formuleren en een plan van aanpak opstellen, waarin staat welke middelen gehanteerd zullen worden om werknemers vaker ritten te laten delen. De grootste impact van carpoolen kan bereikt worden in het woon-werkverkeer. De sleutel tot succes ligt dan ook bij de werkgevers. Een bedrijf of een groep van bedrijven is in staat de kritische massa aan te spreken om ritten te delen. Bovendien kunnen bedrijven carpoolen stimuleren door bepaalde stimuli te geven aan werknemers, zoals een fiscaal voordeel of betere parkeerplaatsen. Ook de overheden kunnen een belangrijke rol spelen om het aantal gedeelde ritten te verhogen, bijvoorbeeld door imagocampagnes: carpoolen heeft een oud, verstikkend imago. Een campagne kan dit beeld aanpassen.

Autodelen, ridedelen en MaaS hebben het potentieel om het **wagenbezit te verminderen**. Het niet hebben van een wagen is een grote stimulans om telkens te kijken naar de meest efficiënte oplossing. Dit dient tevens de duurzaamste optie te zijn. Bovendien is deze transitie belangrijk met het oog op de introductie van autonome wagens, die ook best gedeelde wagens zijn zodat ruimte en energieverbruik minimaal zijn.

**16E |** Realiseer slimme Mobipunten, niet alleen in of aan de kernen van steden maar ook in dorpen in het buitengebied

Mobipunten van de eerste generatie zijn eigenlijk **lokale mini-transferia** tussen de verschillende vervoersmodi: te voet, fiets-o-strade, deelwagens, taxi's, deelfietsen, deelsteps, openbaar vervoer... Ze zijn uitgerust met ondersteunende functies zoals een fietsherstelplaats, overdekte stallingen, horeca, co-working plekken, enz.

Mobipunten van de tweede generatie zouden door het gebruik van **smart data in real time** kunnen inspelen op de mobiliteitsvraag van de gebruikers en zouden dus een aangepaste vorm van openbaar vervoer op maat kunnen aanbieden.

We kunnen ons in eerste plaats richten op 'voorzien' verplaatsingen: naar school, naar het werk, naar de sportclub,... De bedoeling is van een aanvraag en beheersysteem te maken van vervoer op maat tussen mobipunten, waarbij iemand kan aangeven welke verplaatsing hij wanneer wenst te maken. Vanuit die 'vraagmatrix' van verplaatsingen kan er dan een aanbod worden gematched met vervoer op maat. Het project leent zich uitstekend tot crowdsourcing:

als "een lijn" voldoende potentieel aan verplaatsingen heeft, wordt ze gereden, als dat nog niet zo is dan kan je via sociale media zoeken naar meer mensen tot de lijn rendabel is. Wie meedoet met de crowdsourcing ziet zijn geld in ritten verzilverd eenmaal de lijn er is, de aanbieders krijgen zekerheid van hun inkomsten om te starten.

Om gaten in het openbaarvervoerssysteem te kunnen opvangen is **mobility on demand** belangrijk. Het kan net dat stukje vraag opvangen en zo de aansluiting maken met het openbaar vervoer.

In Londen zijn er verschillende voorbeelden van bedrijven die er mee bezig zijn (geweest). Eén van de belangrijkste is die van de app 'citymapper'. Dat is een spectaculair goede app voor openbaar vervoer. Die hebben een licentie aangevraagd bij TfL om zelf met bussen te gaan rijden, omdat ze vanuit het gebruik van hun app weten welke verplaatsingsnood er is. ANYWAYS bouwt ook aan routeplanners voor intermodale verplaatsingen (fiets - trein - bus - deelfiets - ...).

## 5. REALISEER EEN OMSLAG IN LANDGEBRUIK, RUIMTELIJKE ORDENING EN INFRASTRUCTUUR

### 5.3 MOBILITEIT

#### 17. Voer een ontradend en beperkend beleid op niet-duurzame mobiliteit

- 17A** | Perk de ongebreidelde groei van het luchtverkeer in
- 17B** | Pak de emissies van het maritiem transport aan.
- 17C** | Voer een parkeerbeleid dat lock-in vermijdt, onder meer door alleen nog reversibele parkings te bouwen
- 17D** | Fiscale instrumenten voor mobiliteit: Bouw het huidig regime van salariswagens af; voer koolstoftaks, slimme kilometerheffing en een beter BIV in
- 17E** | Ontmoedig tweewielers op fossiele brandstof
- 17F** | Stop met de verkoop van wagens op fossiele brandstoffen
- 17G** | Schaf de aftrek voor professionele diesel af

#### 17A | Perk de ongebreidelde groei van het luchtverkeer in

Alle technologische vooruitgang in het luchtverkeer wordt tenietgedaan door de voorzienne forse groei ervan. Er is nood aan een combinatie van fiscale maatregelen (kerosinetaks of vliegtaks), bevorderen van alternatieven (zeker voor de kortere afstanden) en het koppelen van het aantal slots per luchthaven aan de nog beschikbare klimaatruimte. Meer specifiek, is er nodig:

\* **Een internationaal regulerend kader** om emissies naar beneden te krijgen, want dit zit momenteel niet in het Parijs-akkoord. De huidige aanpak (ICAO) is onvoldoende doeltreffend.

\* **Fiscaliteit:** breng de prijs van een vliegticket in lijn met de externe kosten (want het meest vervuilende transportmiddel is nu het goedkoopst), door bijvoorbeeld belasting op kerosine, BTW op vliegtickets, vliegtaks invoeren als belangrijke eerste stap die een individuele staat kan nemen, opleggen van EU ETS voor alle vluchten (nu enkel voor vluchten binnen EU, terwijl 70% van de luchtvaartemissies van lange-afstandsvluchten komen), inrekenen van non-CO<sub>2</sub>-effecten (vliegtuigen stoten CO<sub>2</sub> en andere schadelijke stoffen op grote hoogte uit, daarom moet de reële CO<sub>2</sub>-uitstoot van het vliegtuig verdubbeld worden om de werkelijke impact te zien), stoppen van staatssteun voor infrastructuur (regionale) luchthavens...

\* **Innovatie in de luchtvaartsector** is nodig om te zorgen dat je per vlucht minder uitstoot. Dat begint bij innovatief design. Het gebruik van biobrandstoffen is controversieel, electrofuels (H<sub>2</sub> combineren met CO<sub>2</sub> uit de lucht) het meeste potentieel hebben, maar nog in volle ontwikkeling zijn.

\* **Alternatieven uitbouwen** zoals spoor en bus voor middellange afstand, ondersteund met een Europees boekingsysteem. De overheid kan tussenkomen bij hoge infrastructuurkosten.

#### 17B | Pak de emissies van het maritiem transport aan

**Reduceer de emissies van scheepvaart.** Pleit op Europees en internationaal niveau voor een ambitieuzere reductiestrategie voor de emissies van scheepvaart. Ook deze sector moet naar netto nuluitstoot in 2050.

#### Stop de uitbreiding van de luchthaven van Zaventem

De luchthaven van Zaventem wil fors groeien: van 23 miljoen passagiers naar 40 miljoen tegen 2040. Het ontwerp strategisch plan van Brussels Airport Company stelt voor om een van de landingsbanen te verlengen tot 4 kilometer, zodat vliegtuigen er ook kunnen opstijgen. De impact van die verlenging (en overige uitbreidingsplannen) op het klimaat, de luchtkwaliteit en geluidsoverlast blijft onduidelijk. De Vlaamse Regering mag daarom niet akkoord gaan met de uitbreidingsplannen.

#### Stop de financiering van de Luchthaven Ontwikkelingsmaatschappij (LOM)

De exploitatie van de regionale luchthavens van Deurne en Oostende werd uitbesteed aan een private partner, via een Luchthaven Exploitiemaatschappij (LEM). De Vlaamse overheid blijft zelf instaan voor het onderhoud van en de investering in infrastructuur, via een Luchthaven Ontwikkelingsmaatschappij (LOM). Zo betaalt de Vlaamse overheid miljoenen euro's belastinggeld aan de regionale luchthavens, die verlieslatend zijn en een aanzienlijke impact hebben op het leefmilieu. Deze geldstromen naar verlieslatende luchthavens moeten worden stopgezet.

**Een meer regulerend beleid ten aanzien van de luchtvaart** moet zorgen voor een lagere uitstoot van emissies en minder impact op de volksgezondheid. Effecten zouden binnen enkele jaren zichtbaar moeten zijn.

Een dergelijke strategie moet gepaard gaan met een strategie voor een rechtvaardige transitie. In plaats van het lagekostenmodel zou er een vorm van "fair vliegen" moeten komen, waardoor via een eerlijke prijs de werknemers in de sector ook een waardig loon krijgen. Een strategie van versterken van alternatieven, zoals de trein, kan voor nieuwe banen zorgen.

#### Versnel de shift naar emissievrije binnenvaartschepen.

Aangezien de technieken voor de aandrijving van schepen tientallen jaren meegaan, moet – om de nuluitstoot in 2050 te realiseren – dringend werk gemaakt worden van een omschakelplan voor



de overgang van fossiele naar emissievrije schepen. Een ambitieus beleidskader met duidelijke doelstellingen moet de technologische ontwikkelingen op vlak van emissievrije binnenvaartschepen vooruit stuwten. Zet parallel ook sterk in op het steunprogramma voor de vergroening van motoren van binnenschepen.

**Zet samen met de havenbedrijven een investeringsprogramma op om walstroom in de havens uit te bouwen.** Dankzij walstroom kunnen schepen, wanneer ze aan de kade aanmeren, hun scheepsmotoren en dieselgeneratoren afzetten en overschake-

len op het elektriciteitsnetwerk op land. Dat zorgt voor minder luchtvervuiling en klimaatimpact. Zowel in Antwerpen als in Zeebrugge zijn er al walstroominstallaties, maar hun aantal is nog zeer beperkt.

**Ga na of een CO<sub>2</sub>-importtaks of containertaks een positief effect kan hebben.**

De maritieme sector is de sector die wereldwijd het meeste uitstoot. Moest de maritieme sector een land zijn, dan zou het de 6de grootste uitstoter van CO<sub>2</sub> land zijn. Bovendien is de kwaliteit van de bunkerolie die er gebruikt wordt erg vervuild. De prognoses wijzen op een sterke verdere groei van deze sector.

**17C |** Voer een parkeerbeleid dat lock-in vermijdt, onder meer door alleen nog reversibele parkings te bouwen

Als we nog parkeer capaciteit voor auto's voorzien, moet die zoveel mogelijk gericht zijn op de transitie naar duurzame mobiliteit. Dus steeds zoveel mogelijk gesitueerd aan de rand van steden of gemeenten, zodat overstap op fiets en openbaar vervoer mogelijk is. De capaciteit moet ook zo zijn dat ze relatief **gemakkelijk een nieuwe functie** kan krijgen (bv. wonen of duurzame logistiek) of weer kan worden afgebroken.

Door deze strategie vermijden we lock-in (in dit

geval: het betonneren van middelen in oplossingen van het verleden). Niet alleen moeten we vermijden om nog meer auto's aan te trekken. De markt van de parkeervoorzieningen is in snelle verandering, onder meer door deelauto's en de komst van autonome voertuigen. We moeten die transitie verankeren in het design.

Deze maatregel moet deel uitmaken van een ruimere strategie die ook telkens garandeert dat goede alternatieven voor particulier autobezit voorzien zijn.

**17D |** Fiscale instrumenten voor mobiliteit: Bouw het huidige regime van salariswagens af; voer koolstoftaks, slimme kilometerheffing en een beter belasting op inverkeerstelling in

De autofiscaliteit hervormen om te evolueren naar duurzame mobiliteit. Dit betreft meerdere ingrijpende fiscale wijzigingen:

- Geleidelijke afbouw van de voordelige fiscale behandeling van bedrijfswagens (afgezien van de huidige hervormingen)
- Een koolstoftarifiering invoeren binnen de transportsector (bijvoorbeeld via accijnzen of vervolgens via de kilometerheffing - zie de conclusies van het nationale debat over de koolstoftarifiering wat betreft de concrete opties)
- Een intelligente kilometerheffing invoeren. Deze optie wint aan belang binnen het kader van de geleidelijke elektrificering van het wagenpark, omdat de grondslag van de accijnzen parallel hiermee zal dalen
- De belasting voor inverkeerstelling (TMC/BIV) aanpassen om er milieucriteria in te verwer-

ken om zo de aankoop van nieuwe voertuigen te laten evolueren naar minder vervuilde en energiezuinigere alternatieven

#### Salariswagens

Uit de belangrijkste universitaire studie<sup>1</sup> rond bedrijfsvoertuigen in België is gebleken dat het remuneratiesysteem per bedrijfswagen grote ongelijkheden vertoont en extra bijdraagt aan files, verontreiniging en uitstoot van broeikasgassen. Parallel werd de inkomstenderving voor de staat door het Federaal Planbureau geraamd op ongeveer 2 miljard euro per jaar.

De Europese Commissie (COM(2017) 501 final) heeft aan België aangegeven dat 'het belangrijk is de verkeerscongestie tijdens de spitsuren aan te pakken door het verbeteren van het openbaar vervoer, het optimaliseren van het verkeersmanagement en het wegwerken van marktverstoringen en negatieve fis-

cale stimulansen, zoals de gunstige behandeling van bedrijfsauto's'.

Het "vergroenen" van bedrijfsvoertuigen (vlootvoertuigen, dienstvoertuigen) heeft volledig zin vanaf het moment dat de fiscale stimulans voor bedrijfswagens effectief wordt geschrappt.

**Koolstoftaks, accijnzen en slimme kilometerheffing**

De fiscaliteit voor het gebruik is een belangrijk instrument om de **vervuilende praktijken te beperken en het verkeer te verminderen**. Via de accijnzen kan een koolstoftarifiering snel worden ingevoerd op nationaal niveau. Binnen een context van toenemende elektrificering van het wagenpark zal het evenwel opportuun zijn om een intelligent kilometerheffingsysteem te ontwikkelen, idealiter op een manier waarbij overleg wordt gepleegd tussen de gewesten. Een dergelijk systeem zal het mogelijk maken om andere factoren, zoals de CO<sub>2</sub>, op te nemen in de fiscaliteit voor het gebruik (congestie, energieverbruik enz.).

Om vanuit ecologisch oogpunt zin te hebben, moet de fiscaliteit voor het gebruik een voldoende niveau bereiken om de praktijken te beïnvloeden. Een te voorziene **geleidelijke toename** wordt aanbevolen.

**17E |** Ontmoedig tweewielers op fossiele brandstof

De verkoop van nieuwe tweewielers op fossiele brandstof geleidelijk verbieden vóór 2025 en tegen dan enkel nog de verkoop van alternatieven zoals **100% elektrische tweewielers** toestaan.

Motoren en scooters zijn meestal niet het eerste doel van het milieubeleid. Het reclamemateriaal bevat minder volledige informatie over de CO<sub>2</sub>-uitstoot dan bij auto's en er is minder druk om de normen te verstrengen

Lichte voertuigen zoals tweewielers zijn echter gemakkelijker te decarboniseren en te elektrificeren. Ze hebben slechts een kleine batterij nodig en vereisen geen grootschalige specifieke laadinfrastructuur. Elektrische scooters worden al jaren algemeen gebruikt in China, waar nu miljoenen elektrische

De opbrengsten zouden met name moeten bijdragen tot het vrijmaken van de budgettaire middelen die noodzakelijk zijn om alternatieven te ontwikkelen: kwalitatief openbaar vervoer en zachte mobiliteit.

**Belasting op inverkeerstelling**

De fiscaliteit bij de aankoop is een potentieel krachtig instrument dat niet mag worden genegeerd: indien de openbare overheden een echt **taxatieverschil bij de aankoop** hanteren tussen voertuigen die veel of weinig CO<sub>2</sub> uitstoten, tussen energievervlindende en zuinigere voertuigen, kunnen deze verschillen een echte impact hebben op de keuzes voor nieuwe voertuigen. Om doeltreffend te zijn moet dit beleid gepaard gaan met pedagogische communicatie over de milieuverschillen tussen de voertuigen.

Eenvoudige criteria, zoals de CO<sub>2</sub>-uitstoot, het energieverbruik, de massa en het vermogen kunnen als basis dienen. De productie en verkoop van nieuwe voertuigen die veel CO<sub>2</sub> uitstoten, zwaar zijn en heel veel vermogen hebben (meer energievervlindend en potentieel gevaarlijker voor de andere weggebruikers) is niet coherent met de klimatologische hoogdringendheid en de verplichtingen inzake verkeersveiligheid.

tweewielers rondrijden. Het aantal elektrische tweewielers neemt internationaal toe nu de verkoop in de EU en de VS groeit. Ook in India groeit dit aantal erg snel. Nu er dringende maatregelen nodig zijn in verband met het klimaat en de technologie is geëvolueerd, is de productie en verkoop van nieuwe **tweewielers op fossiele brandstof stilaan voorbijgestreefd**: de verkoop van dit soort tweewielers kan en moet vrij snel worden verboden.

Dit biedt zowel voordelen op het gebied van luchtkwaliteit als van geluidsoverlast.

Innovatie kan ook leiden tot het ontstaan van nieuwe vormen van lichte e-mobiliteit: er kunnen elektrische driewielers of lichte elektrische vierwielers worden ontwikkeld.

<sup>1</sup> Xavier May, Thomas Ermans en Nils Hooftman, "Les voitures de société : diagnostics et enjeux d'un régime fiscal", *Brussels Studies* [Online], Synthesenota's, nr. 133, online geplaatst op 25 maart 2019, geraadpleegd op 27 april 2019. URL: <http://journals.openedition.org/brussels/2366>; DOI: 10.4000/brussels.2366



## 17F | Stop met de verkoop van wagens op fossiele brandstoffen

**Werk een plan uit om voertuigen met een verbrandingsmotor aangedreven door fossiele brandstoffen uit te faseren** in lijn met wat nodig is om de doelstellingen uit het klimaatakkoord van Parijs te realiseren (netto nuluitstoot van CO<sub>2</sub> tegen 2050). Hanteer hierbij volgende langetermijndoelstellingen:

**2022:** verbod op de verkoop van nieuwe bussen met een verbrandingsmotor aangedreven door fossiele brandstoffen.

**2025:** verbod op de verkoop van nieuwe bestelwagens met een verbrandingsmotor aangedreven door fossiele brandstoffen.

**2025:** alle treinen rijden 100% elektrisch.

**2030:** verbod op de verkoop van alle nieuwe personenwagens met een verbrandingsmotor aangedreven door fossiele brandstoffen.

**2035:** verbod op de verkoop van nieuwe vrachtwagens met een verbrandingsmotor aangedreven door fossiele brandstoffen.

De gemiddelde levensduur van een wagen is 15 jaar. Op een bepaald moment kunnen er dus geen wagens op een brandstofmotor meer verkocht worden, want het duurt een tijd voor ze uit het wagenpark verdwijnen. Voor personenwagens dient dit vanaf 2030 te gebeuren. Voor bestelwagens reeds vanaf 2025. Het voordeel is dat zowel qua luchtkwaliteit, klimaat en geluid er grote voordelen zijn. In Nederland zal dit in 2030 worden ingevoerd, in Noorwegen reeds in 2025. Het inschrijven van nieuwe wagens gebeurt in de gewesten. Tegen dan zijn elektrische wagens interessanter in aankoop dan de benzine en dieselvarianten.

Flankerende maatregelen:

- **Voorzie voldoende slimme (snel)laadinfrastructuur voor emissievrij personenvervoer.** Om de doorbraak van elektrische voertuigen in Vlaanderen te bewerkstelligen, moet de laadinfrastructuur versneld uitgebouwd worden. Naast het voorzien van gewone laadpalen, met een oplaadtijd van 3 tot 4 uur, is het ook essentieel om bijkomende snellaadstations te voorzien, waarbij de batterij van een auto kan opladen in ongeveer 20 minuten. De aanwezigheid van snellaadstations zal de actieradius van elektrische voertuigen sterk uitbreiden, en dat zonder de transporttijd met heel wat uren te verlengen.
- **Ondersteun de transitie naar schonere vrachtwagens door voldoende geschikte laadinfrastructuur (bv. megachargers, eHighway) te voorzien.** Dit is van belang om onze klimaatdoelstellingen te halen, want vrachtvervoer is verantwoordelijk voor ongeveer 40% van de Vlaamse transportemissies<sup>2</sup>.

Het **snellaadnetwerk** in België moet voor BEVs klaar zijn in 2030. Hierbij werden voldoende concessies gegeven aan bedrijven om ze te plaatsen en werd het elektriciteitsnetwerk versterkt. Europees afstemmen is belangrijk.

De **publieke en privélaadpalen** zijn uitgerold en zijn biderictioneel hetgeen *vehicle to grid* en *smart charging* toelaat in 2030. Op deze manier kan er een optimale combinatie worden gemaakt met hernieuwbare energie waarbij de batterijen van de elektrische wagens als opslag gebruikt kunnen worden.

## 17G | Schaf de aftrek voor professionele diesel af

Momenteel kunnen professionele dieselgebruikers (zoals transportbedrijven, taxibedrijven) een gedeelte van de bijzondere accijns terugkrijgen van de Staat (art. 429, § 5, programmawet van 27 december 2004). Het te recupereren bedrag aan accijnzen is afhankelijk van het accijnstarief op het moment van de aankoop van de diesel. Zowel de nationale eindgebruikers als de eindgebruikers gevestigd in een andere lidstaat komen in aanmerking voor deze vrijstelling van de verhoging van de bijzondere accijns. In eerste instantie zou het afschaffen van deze vrijstelling tot een aanpassing van het tankgedrag leiden (minder of geen tanktoerisme) en in tweede instantie tot het vermijden van transport van goederen die niet betrokken zijn bij de Vlaamse of Belgi-

sche economie. Een gezamenlijke daling tot 14% van voertuigkilometers van zwaar en licht vrachtvervoer zou mogelijk zijn.

Dit zal leiden tot een daling van verkochte dieselbrandstof van 7% tot 18% tegenover het verbruik in 2016. In CO<sub>2</sub>-emissies gaat het om een soortgelijke daling die ook meegenomen wordt in de rapportage naar de EU. Deze maatregel leidt overigens tot staatsinkomsten en maakt ook het speelveld voor alternatieve brandstoffen eerlijker (in 2018 ging het over 451 miljoen euro). Aangezien bovendien de accijnzen op diesel duurder zijn geworden de afgelopen jaren, stijgt dit bedrag aanzienlijk.

<sup>2</sup> <https://www.milieurapport.be/sectoren/transport/emissies-afval/broeikasgassen>.

## 5. REALISEER EEN OMSLAG IN LANDGEBRUIK, RUIMTELIJKE ORDENING EN INFRASTRUCTUUR

### 5.4 VOEDING

#### 18. Zet in op gezonde en evenwichtige voedselpatronen

- 18A | Zet in op gezonde en evenwichtige voedingspatronen
- 18A | Ontwikkel lokale voedselplannen met een accent op kortere productie en distributieketens

De dominante diëten die de wereld de afgelopen vijftig jaar heeft geproduceerd en geconsumeerd, kunnen niet langer worden beschouwd als “nutritioneel optimaal” en zijn tegelijkertijd een belangrijke oorzaak van meerdere milieucrisis (zie het schema van Rockström in de inleidende tekst). **De dominante diëten van de mensheid zijn niet goed voor ons, en ze zijn niet goed voor de planeet.** Dat is een van de conclusies van de EAT-Lancet Commissie voor gezonde voeding uit duurzame voedselsystemen, die in 2019 haar gezaghebbende rapport publiceerde.<sup>1</sup>

Het rapport vat het als volgt samen: ‘De huidige voedingstrends, in combinatie met de voorspelde bevolkingsgroei tot ongeveer tien miljard mensen in 2050, zullen de risico’s voor mens en planeet alleen maar vergroten. De wereldwijde druk van niet-overdraagbare ziekten zal naar verwachting verder toenemen en de effecten van de voedselproductie op de uitstoot van broeikasgassen, stikstof- en fosforvervuiling, het verlies aan biodiversiteit en water- en bodemgebruik zullen de stabiliteit van het aardsysteem verder ondermijnen.’

Omdat voedselproductie grote wereldwijde milieurisico’s met zich meebrengt, moet een duurzame voedselproductie functioneren binnen een veilige werkruimte voor voedselsystemen op aarde en dat op alle niveaus. Dat betekent ook dat **duurzame voedselproductie moet vermijden dat we de planetaire grenzen overschrijden.** Uitgaande van een toekomstige wereldbevolking van ongeveer tien miljard mensen geeft The Lancet aan dat een duurzaam voedselproductiesysteem ‘geen extra land mag gebruiken, de bestaande biodiversiteit in stand moet houden, het waterverbruik moet verminderen en het water op een verantwoorde manier moet beheren, de stikstof- en fosforvervuiling aanzienlijk moet verminderen, geen kooldioxide-emissies mag produceren en geen verdere toename van de uitstoot van methaan en distikstofoxide mag veroorzaken.’

De conclusie is duidelijk: een wereldwijde transformatie van het voedselsysteem is dringend noodzakelijk, zowel wat betreft de aspecten van productie als consumptie, zowel vanuit het perspectief van klimaatverandering als van gezondheid en rechtvaardigheid.

#### 18A | Zet in op gezonde en evenwichtige voedingspatronen

Een radicale transformatie naar gezonde voeding uit duurzame voedselsystemen is nodig om de VN-doelstellingen voor duurzame ontwikkeling (sdg’s) en het Akkoord van Parijs inzake klimaatverandering te bereiken. Er zijn **wetenschappelijke doelstellingen voor gezonde voeding en duurzame voedselproductie** nodig om zo’n fundamentele voedseltransformatie te sturen. Daarom heeft de EAT-Lancet Commissie voor gezonde voeding uit duurzame voedselsystemen een “gezond referentiedieet” gedefinieerd: voor verschillende voedselgroepen een passend aanbod voor noodzakelijke dagelijkse inname van nutriënten om te komen tot optimale gezondheid en (menselijk) welzijn, en tegelijkertijd het aantal voortijdige sterfgevallen wereldwijd te verminderen.

De voorgestelde “gezonde eetwijze” zorgt voor een toereikende inname van calorieën en bestaat uit een

scala aan plantaardige voedingsproducten, geringe hoeveelheden producten van dierlijke oorsprong, onverzadigde in plaats van verzadigde vetten, en kleine hoeveelheden geraffineerde granen, sterk bewerkte voedingsmiddelen en toegevoegde suikers. Los van bijkomende argumenten voor het welzijn van dieren, komt The Lancet tot de conclusie dat de vereiste verschuiving in de voeding een **drastische vermindering van de consumptie van (rood) vlees** met zich meebrengt, vooral in de westerse landen. De aanbevolen dagelijkse gecombineerde inname van vlees mag niet hoger zijn dan 28 g/dag, met variaties per regio. Voor België, waar de gemiddelde vleesconsumptie aanzienlijk hoger is (gemiddelde vleesconsumptie in Vlaanderen = 114 g/dag), vereist dit een enorme verschuiving. De Hoge Gezondheidsraad in België beveelt ook aan om de inname van dierlijke eiwitten met ongeveer 29% te verminderen in vergelijking met het huidige niveau.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> The Lancet is een wekelijkse peer-reviewed algemeen medisch tijdschrift. Het is een van 's werelds oudste, meest prestigieuze en bekendste medische tijdschriften die door vakexperten worden beoordeeld. <https://www.thelancet.com/>. De volledige referentie voor de EAT-Lancet Commissie voor voedselsystemen is: W. Willett et al., The Lancet Commissions: Food in the Anthropocene: the EAT-Lancet Commission on healthy diets from sustainable food systems, The Lancet, 393, 2019, 447-492.

<sup>2</sup> Riera et al. (2019). Gebaseerd op De Ridder et al. (2016) en ANSES (2016) voor de proteïne conversie. Recommended intake based on Conseil Supérieur de la Santé (2016). See: [http://www.greenpeace.org/archives-belgium/Global/belgium/report/2019/Study\\_Livestock\\_Belgium\\_v190204.pdf](http://www.greenpeace.org/archives-belgium/Global/belgium/report/2019/Study_Livestock_Belgium_v190204.pdf)

Naast een vermindering van de vleesconsumptie schrijft The Lancet ook **een reductie van meer dan 50% voor in de wereldwijde suikerconsumptie en een toename van meer dan 100% in de consumptie van gezonde voedingsmiddelen zoals noten, fruit, groenten en peulvruchten**, waarbij de vereiste veranderingen per regio verschillen. Een dergelijke ingrijpende voedseltransformatie zou het voedselsysteem niet alleen in staat stellen om binnen de grenzen van de planeet te blijven, maar zou ook grote voordelen opleveren voor de menselijke gezondheid, met een besparing van ongeveer 10,8-11,6 miljoen sterfgevallen per jaar, wat overeenkomt met een procentuele daling van 19 à 23,6%.

### 18B | Ontwikkel lokale voedselplannen met een accent op kortere productie distributieketens

We zijn getuige van het **verdwijnen van kleine boerderijen in alle regio's van Europa** en van de toenemende concentratie van land in de handen van een kleiner aantal productie-eenheden. Doordat een toenemend aantal boerenbedrijven uit het Europese landschap is verdwenen of is opgegaan in grotere bedrijven, namen de werkgelegenheidskansen op het platteland dramatisch af. Tussen 2005 en 2017 is het aantal arbeidskrachten in de landbouw met 25% gedaald<sup>3</sup> en tussen 2017 en 2030 zal dit aantal naar verwachting nog eens met 28% dalen.<sup>4</sup>

Ook de zaaigoedproductie-installaties, kleinschalige verwerkers, zuivelfabrieken en slachthuizen zijn in veel regio's verdwenen, omdat de verwerkingsactiviteiten meer gecentraliseerd werden. Plattelandsgebieden herbergen een krimpend deel van de EU-bevolking (28% in 2016) en kampen met onderbenutting, slecht onderhoud en het wegvallen van basisvoorzieningen en een grotere mate van armoede en sociale uitsluiting voor degenen die er nog steeds wonen.<sup>5</sup>

Dit is een belangrijk obstakel voor een ruimere verschuiving naar meer landbouwecologische praktijken. **Kleinere bedrijven zijn immers het best uitgerust voor gediversifieerde, agro-ecologische**

De afbouw van de vleesconsumptie in België vereist een ambitieuze, gecoördineerde beleidsstrategie, die onder meer bestaat uit bewustmakingsmaatregelen en slimme fiscale maatregelen. Een rist concrete maatregelen is meteen haalbaar: lagere btw op vegetarische en/of lokale producten, hogere btw op vooral rood vlees, meer ondersteunende maatregelen (een minimum aan vegetarische opties in restaurants, scholen en bedrijfskantines), steunmaatregelen voor plantaardige en alternatieve eiwitten (inclusief kunstmatig vlees) en het volledig stopzetten van de publiciteit voor de consumptie van vlees op de openbare omroep (zie: promotiefilms van VLAM die worden uitgezonden als "boodschappen van openbaar nut").

**landbouwsystemen** die de gezondheid van de bodem het best in stand kunnen houden en de agrobiodiversiteit verbeteren. Dergelijke landbouwsystemen kunnen niet makkelijk worden ontwikkeld in grote productie-eenheden, die het gebruik van zware machines (en dus monoculturen) vereisen, omdat de betrokken oppervlakte te groot is voor de beperkt beschikbare arbeidskrachten.

Er worden reeds maatregelen genomen om dit probleem aan te pakken. De EU geeft, in het kader van het budget 2014-2020 voor Plattelandsontwikkeling, steun aan initiatieven op het gebied van alternatieve voedselsystemen – en met name voor korte voedselvoorzieningsketens. Ook binnen diverse lidstaten werd gewerkt aan wettelijke kaders om zulke steun mogelijk te maken. Het LEADER-programma van de Europese Commissie in het kader van de tweede pijler van het Gemeenschappelijk Landbouwbeleid (GLB) stimuleert ook alternatieve voedselsystemen door lokaal activisme en gezamenlijke besluitvorming te ondersteunen. Initiatieven op het gebied van alternatieve voedselsystemen kunnen ook steun krijgen in het kader van het Europese cohesiebeleid en door de EU gefinancierde onderzoeksprogramma's.

Toch blijven deze verschillende vormen van steun **marginaal in vergelijking met het algemene beleid dat nog steeds de vele praktijken die kenmerkend zijn voor conventionele bevoorradingketens versterkt** (bv. uniforme productie, ongelijke onderhandelingsmacht voor landbouwers, overmatige tussenpersonen in de bevoorradingketen, het op de markt brengen van hoogverwerkte en verpakte levensmiddelen...). Er kan meer worden gedaan om korte ketens te ondersteunen, waarbij consumenten en producenten rechtstreeks met elkaar in contact worden gebracht. Met name:

1. De **holistische en sectoroverschrijdende aanpak van de lokale ontwikkeling** in het kader van LEADER en de "gemeenschapsgelide lokale ontwikkelingsprogramma's" moet worden versterkt: de EU moet het minimumaandeel van de financiering van het GLB dat in het kader van de LEADER-aanpak wordt gekanaliseerd, opvoeren tot boven de huidige 5%.

2. De totstandbrenging van de **kortere voorzieningsketens vereist ook nieuwe infrastructuur**. De EU moet herinvesteren in de fysieke infrastructuur die nodig is om de lokale verwerking en de activiteiten met toegevoegde waarde te ondersteunen. Met name kunnen synergieën worden gevonden tussen activiteiten die waarde toevoegen, marketing, detailhandel en vormingsactiviteiten in de vorm van "voedselcentra".<sup>6</sup>

3. Er is ook meer steun nodig voor **alternatieve bedrijfsmodellen**, zoals coöperaties, CSA (landbouw die door de lokale gemeenschap ondersteund wordt), of online lokale aankoopplatforms, die alle een rol spelen bij het creëren van meer transparantie in de relaties tussen producenten en consumenten.

4. Er moeten ambitieuze, tijdsgebonden doelstellingen worden vastgelegd voor verplichte groene overheidsopdrachten (GPP) om ervoor te zorgen dat **lokale agro-ecologisch geproduceerde of biologische levensmiddelen worden aangekocht**. Dat kan op basis van de nieuwe agro-ecologische criteria van het GLB en voortbouwend op de stappen die nodig zijn om via openbare aanbestedingen de overstap naar een gezond en duurzaam voedingspatroon te bevorderen (zie hierboven). De overheidsopdrachten moeten ook duidelijke aanbestedingsmodaliteiten voor kleinschalige levensmiddelenproducenten omvatten, bijvoorbeeld selectiecriteria die bepaalde soorten producten begunstigen, zoals plaatselijke rassen of variëteiten, of aankoopquota/exclusiviteit voor kleinschalige voedselproducenten.

<sup>3</sup> Europese Rekenkamer, "Future of the CAP", Briefing Paper, maart 2018, [https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/Briefing\\_paper\\_CAP/Briefing\\_paper\\_CAP\\_CAP\\_EN.pdf](https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/Briefing_paper_CAP/Briefing_paper_CAP_CAP_EN.pdf).

<sup>4</sup> Europese Commissie, "EU-landbouwvooruitzichten: De Europese landbouwbeleid en het totale inkomen zullen naar verwachting tegen 2030 dalen," 2017, [https://ec.europa.eu/info/news/eu-agricultural-outlook-european-agricultural-labour-and-total-income-expected-to-decrease-by-2030\\_en](https://ec.europa.eu/info/news/eu-agricultural-outlook-european-agricultural-labour-and-total-income-expected-to-decrease-by-2030_en).

<sup>5</sup> Eurostat, "Statistics on rural areas in the EU" 2017, [https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Statistics\\_on\\_rural\\_areas\\_in\\_the\\_EU](https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Statistics_on_rural_areas_in_the_EU).

<sup>6</sup> Zie bijvoorbeeld E. Morganti en J. Gonzalez-Feliu, "Stadslogistiek voor bederfelijke producten: The case of the Parma's Food Hub," Case Studies on Transport Policy 3, nr.2 (2015): 120-128; A. Blay-Palmer, I. Knezevic, en R. Hayhurst, "Construing veerkrachtige, transformatieve gemeenschappen door middel van duurzame 'food hubs', The International Journal of Justice and Sustainability 18 (2013): 521-528.

## 6. HANTEER PLANETAIRE GRENZEN ALS NORM VOOR PRODUCEREN EN CONSUMEREN

### 19. Zet in op circulaire economie en nieuwe verdienmodellen

- 19A** | Ga voor groene openbare aanbestedingen
- 19B** | Stimuleer nieuwe verdienmodellen zoals PSS
- 19C** | Versterk de deeleconomie
- 19D** | Stimuleer een langere levensduur van consumentengoederen.
- 19E** | Stimuleer de hersteconomie door de arbeidskost én de BTW te verlagen op herstelactiviteiten
- 19F** | Stimuleer betere inzameling van afgedankte producten en efficiëntere recycling
- 19G** | Maak afvalverwerking die materiaal niet terug in de economie brengt duurder

Als antithese van de lineaire doorstroomconomie – van opgedolven grondstof tot product en afval – stelt de circulaire economie zich tot doel het grondstofgebruik (niet alleen materialen maar ook energie) drastisch te reduceren zonder aan welvaart in te boeten. Circulaire economie behelst niet zozeer minder consumptie, maar vooral **andere en betere productie en consumptie**.

Een circulaire economie impliceert dat materialen zo lang mogelijk op een kwalitatieve manier gebruikt worden in producten door ze op zo'n manier te ontwikkelen dat ze lang meegaan, het gebruik gedeeld kan worden, ze eenvoudig hersteld of hermaakt (*remanufacture*) en aan het einde van hun levensduur eenvoudig ontmanteld en efficiënt gerecycleerd kunnen worden. Design is gericht op minimale milieu-impact tijdens de productie-, de gebruiks- en de recyclagefase.

Centraal in de circulaire economie staan nieuwe verdienmodellen zoals *Product-Service Systems* (PSS). In het geval van PSS is het niet meer de bedoeling om producten te verkopen, wel om diensten te leveren

(*performance economy*) via producten die eigendom blijven van het bedrijf, een derde financier of een coöperatie. De milieu-impact van een circulaire economie kan nog verder verlaagd worden door in te zetten op maatregelen ter bevordering van het **delen en herstellen** van producten en goederen.

Minder primaire grondstoffen betekent automatisch ook minder broeikasgasemissies. In het vaak geciteerde McKinseyrapport – *Growth within: A circular economy vision for a competitive Europe* (2015) worden CO<sub>2</sub>-reducties beschreven van minus 50 tot 80 procent tegen respectievelijk 2030 en 2050. Circulaire economie gaat onmiskenbaar hand in hand met de transitie naar een klimaatvriendelijke economie. Een bijkomende reden waarom de circulaire economie gepromoot moet worden is dat ze, naast de creatie van **3 miljoen nieuwe banen** in Europa, een netto economische besparing zou opleveren van (jaarlijks) 1,8 biljoen euro tegen 2030.

Hieronder wordt een kort, niet-exhaustief overzicht gegeven van concrete pistes die kunnen worden uitgewerkt.

#### 19A | Ga voor groene openbare aanbestedingen

Openbare aanbestedingen kunnen, veel meer dan nu het geval is, rekening houden met **duurzaamheidscriteria zoals broeikasgas- en materiaalintensiteit** bij het toewijzen van contracten. Door een groter gewicht te geven aan de duurzaamheidscriteria, naast het prijs criterium, kunnen openbare aanbestedingen vergroend worden en worden tal van schaaffecten gerealiseerd. Op deze manier worden meer secundaire grondstoffen ingezet<sup>1</sup> en verkleint de totale levenscycluskost van een product of dienst terwijl de milieu-impact eveneens gereduceerd wordt.

Groene openbare aanbestedingen kunnen een echte trendbreuk realiseren gezien het belang van de publiekesectoruitgaven voor goederen en diensten in Europa. Dergelijke overheidsuitgaven vertegenwoordigen ongeveer 14% van het BBP van de EU. Groene openbare aanbestedingen kunnen ook helpen om geld te besparen, zeker indien men dit bekijkt op het vlak van de levenscycluskostenanalyse van een contract en niet alleen op het niveau van de inkoopkosten.

<sup>1</sup> <https://www.ruwbouw.nl/product/compensatiesteent-2/>



**19B** | Stimuleer nieuwe verdienmodellen zoals PSS

Bij nieuwe verdienmodellen zoals PSS is het doel van de economie **niet langer om producten te verkopen, dan wel diensten te leveren** via producten die eigendom blijven van een bedrijf; derde financier of coöperatieve. Het aantal PSS-toepassingen is snel aan het groeien. Binnen de PSS zijn er nog vele gradaties, gaande van geleverde diensten via producten die exclusief gebruikt worden door de gebruiker (bijvoorbeeld leasecontracten zoals auto-leasing, *chemical leasing*, Pay per lux (betalen voor verlichting, zoals bij Philips) of via producten die gedeeld worden door vele gebruikers (commercieel autodelen zoals Cambio, commercieel fietsdelen zoals Blue Bike).

**Product-Service Systems** kunnen grote milieuvordelen opleveren omdat er meer diensten met minder materialen en minder energie kunnen worden gerealiseerd. Bovendien zijn gebruikers in dergelijke systemen zich vaak **actiever bewust van hun consumptiegedrag**. Federale, gewestelijke en stedelijke overheden kunnen in de eerste plaats PSS omarmen in de eigen aanbestedingen. Samen met banken en andere financiers moeten er verder verdienmodellen worden uitgewerkt waarbij de totale waarde van de PSS over de hele cyclus goed ingeschat wordt en de voordelen tegenover de klassieke modellen duidelijk zichtbaar worden.

**19C** | Versterk de deeleconomie

De deeleconomie staat nog in haar kinderschoenen en heeft veel groeipotentieel. Niet elke vorm van deeleconomie is goed voor de circulaire economie en voor het realiseren van klimaatambities, maar regelgeving en een duidelijk kader kan het potentieel van de deeleconomie in functie van de klimaatdoelstellingen ten volle ontwikkelen. De deeleconomie heeft ook baat bij een **gedeeld eigenschap** in de vorm van coöperaties van dergelijke initiatieven (in tegenstelling tot Uber bijvoorbeeld).

Door de deeleconomie kunnen consumentengoederen (auto's, kamers, huishoudtoestellen zoals wasmachines, boormachines en tuingereedschap) intenser gebruikt worden. Auto's staan nu gemiddeld 96%

van hun tijd stil, en in gebruik zitten er gemiddeld 1,3 personen in één auto. De ongebruikte tijd, en de plaatsen in een auto meer delen, betekent **minder nood aan nieuwe auto's**, minder parkeerterreinen, en een lagere impact op het klimaat. Tegelijkertijd worden milieuvriendelijke producten op een betaalbare manier toegankelijk voor mensen die dit anders niet kunnen betalen.

Federale, gewestelijke en stedelijke overheden kunnen zelf de deeleconomie omarmen en initiatieven bij burgers en internetplatformen voor deze initiatieven ondersteunen en het wettelijke kader ervoor verder uitwerken.

**19D** | Stimuleer een langere levensduur van consumentengoederen

Door de levensduur van producten te verlengen kan de primaire materiaalextractie en de ermee verbonden broeikasgasuitstoot en andere milieu-impact gereduceerd worden. Dit effect kan bijvoorbeeld op heel korte termijn gerealiseerd wor-

den door de minimale afschrijvingsperiode (boekhoudkundig) voor consumentengoederen te verlengen en zo het product een langere tijd een (rest) waarde toe te kennen.

**19E** | Stimuleer de hersteleconomie door de arbeidskost én de BTW te verlagen op herstelactiviteiten

Economische activiteiten in de hersteleconomie (bv. elektronica, fietsen, meubels...) kunnen worden gestimuleerd zodat de levensduur van producten wordt verlengd. Dit kan gebeuren door de combinatie van de verlaging van de BTW op herstelactiviteiten en de bedrijfsvoorheffing op herstelarbeid te verminderen. Het stimuleren van hersteleconomie kan uitgebreid worden door een **"right to repair"** regelgeving voor bepaalde producten, in het bijzonder voor elektronica, waardoor consumenten in staat gesteld worden om deze producten te herstellen.

Door de levensduur van producten te verlengen, kan de primaire materiaalextractie en de ermee verbonden broeikasgasuitstoot en andere milieu-impact gereduceerd worden. Dit effect kan op heel korte termijn gerealiseerd worden. Om dit mogelijk te maken moet de kostprijs van herstelactiviteiten dalen; indien dat niet gebeurt dan kan de hersteleconomie moeilijk concurreren met het lineaire "maak-gebruik-gooi-weg-model".

**19F** | Stimuleer betere inzameling van afgedankte producten en efficiëntere recyclage

Ook met alle suggesties hierboven om producten te delen, te herstellen, langer te laten meegaan, komen ze ooit aan het einde van hun leven. Op dat moment is het belangrijk dat ze effectief in een recyclagestroom terechtkomen, en niet in het milieu of in het restafval. Daarvoor is **statiegeld** op verschillende producten een noodzaak.

Voor de recyclage zelf is er nog veel innovatie mogelijk om ze nog efficiënter te maken. Daarbij is het ook belangrijk dat informatie goed doorstroomt van producenten naar recyclagebedrijven, en toestellen zo gemaakt worden dat ze **eenvoudig demonteerbaar en beter te recyclen** zijn. De bijdragen voor uitgebreide producentenverantwoordelijkheid kunnen ook ingezet worden om beter ontwerp (gericht op recyclage achteraf) te stimuleren.

**19G** | Maak afvalverwerking die materiaal niet terug in de economie brengt duurder

Storten van huishoudelijk afval behoort in België gelukkig al zo goed als tot het verleden. Er wordt echter ook nog heel wat afval verbrand, weliswaar met herwinning van energie. Door de prijszetting van afvalverbranding kunnen andere opties zoals circulair gebruik van (afval)materialen/vergisting competitief in het nadeel zijn. België en

de gewesten kunnen **afvalverbrandingsinstallaties vrijwillig opnemen in het EU ETS systeem**. Op die manier wordt afvalverbranding duurder en kan het circulair gebruik van (afval)materialen/vergisting competitiever worden met een positieve impact op de directe en indirecte broeikasgasemissies.

## 7. GA VOOR EEN SAMENHANGEND EN TRANSVERSAAL BELEID

### 20. Zet in op een veel betere taakverdeling en samenwerking in de klimaatbeleidsvoering

- 20A** | Geef de Eerste Minister en de Minister-Presidenten een coördinerende rol
- 20B** | Verschuif mensen en middelen
- 20C** | Richt een Klimaatraad op
- 20D** | Richt burgerpanels op om onderwerpen die politiek lastig liggen te ontmijnen
- 20E** | Stel één klimaatintendant aan voor elk gewest
- 20F** | *Empower* lokale initiatieven
- 20G** | Moderniseer de gemeentefinanciering

Klimaatbeleidsvoering heeft eigen noden:

- wegens de transversale aard van de beleidsmaterie
- wegens de versnippering van de relevante bevoegdheden tussen federale staat, gewesten en gemeenschappen
- wegens de ingrijpende én dringende maatschappelijke uitdagingen die er middenin liggen

- wegens de noodzaak van langetermijnvisie
- wegens de noodzaak van een zeer breed maatschappelijk draagvlak

Klimaatbeleidsvoering vraagt om betere taakverdelingen en samenwerking dan wat nu reeds bestaat, met creatieve vernieuwende oplossingen. We geven zeven aanbevelingen mee.

#### 20A | Geef de Eerste Minister en de Minister-Presidenten een coördinerende rol

Onze Europese en internationale verbintenissen dwingen ons tot een geïntegreerde aanpak. Klimaat is echter geen verticale, maar een transversale materie: het past niet in één apart hokje, maar komt voor in nagenoeg elk beleidsdomein (mobiliteit, wonen, industrie, landbouw, belastingen, energie, enz.). Het raakt aan zoveel facetten dat **enkel de eerstverantwoordelijke van de regering** het overzicht kan bewaren. De Eerste Minister en de verschillende Minister-Presidenten coördineren daarom best het klimaatwerk van de eigen regering, de Eerste Minister bewaakt tevens de overkoepelende rol voor België als geheel. Dit gebeurt best meteen vanaf de start van de nieuwe legislatuur.

Deze maatregel bevordert **coherent en effectief beleid**. Sinds december 2018 dwingt Europa ons tot een geïntegreerde nationale aanpak (Governan-

ce verordening 2018/1999 van 11 december 2018, rechtstreeks van toepassing in elke lidstaat sedert 24 december 2018): om de tien jaar moeten we beleidsplannen voorleggen, om de vijf jaar moeten we die actualiseren, om de twee jaar worden we gemonitord door de Europese Commissie.

Tot nog toe werd het Belgische klimaatbeleid gekenmerkt door **verregaande versnippering**, zowel verticaal (tussen de federale staat en de gefedereerde entiteiten) als horizontaal (tussen de verschillende beleidsdomeinen). Wanneer de Eerste Minister en de Minister-Presidenten een coördinerende rol krijgen, maken we van het klimaat een absolute beleidsprioriteit. Ons klimaatbeleid zal coherent zijn of niet zijn. De overheden werken met de neuzen in dezelfde richting om efficiënt een langetermijndoel na te streven. Zij versterken elkaars beleid.

#### 20B | Verschuif mensen en middelen

Wees wendbaar. Voorzie structurele verschuivingen binnen de overheidsmiddelen richting klimaat en duurzaamheid. Ga voor een klimaatbeleid dat zichzelf de **instellingen** gunt die het nodig heeft om snel en kosteneffectief resultaten te boeken die overeenstemmen met de internationale en Europese eisen. Maak komaf met aankondigingspolitiek. Durf mensen en middelen zo te verschuiven dat **personeelsleden** van de verschillende federale, regionale en communautaire overheden met klimaatexpertise elkaar op dagelijkse basis kunnen **ontmoeten** en

samen kunnen **praten en doorwerken**, zonder verlies van verankering in de eigen administratie. Doe dit meteen bij de aanvang van de volgende regeerperiode.

Deze maatregel zet woorden om in daden. Het structureel vrijmaken van mensen en middelen is een noodzakelijke stap om tot behoorlijk beleid te komen. Bovendien is de maatregel goed tegen de ambtelijke verkokering die constructief samenwerken vaak in de weg staat.

**20C** | Richt een Klimaatraad op

Volg zoals Denemarken, Finland, Frankrijk, Noorwegen en Zweden het voorbeeld van het Verenigd Koninkrijk: richt **een onafhankelijke raad van experts** op die wetenschappelijk onderbouwde en objectieve informatie kan aanreiken voor de klimaatbeleidsvoering van de verschillende Belgische overheden. Zoals de Britse *Committee on Climate Change* moet deze Klimaatraad interdisciplinair zijn samengesteld en naast klimaatwetenschappelijke kennis uiteenlopende sociaal-economische topexpertise samenbrengen. Geef de Raad middelen om op uitmuntend niveau te presteren, met een eigen studiec capaciteit. Veranker zijn onafhankelijkheid zowel voor organisatie als financiering. Maak werk van een samenhangend en performant systeem van beleidsdata, onderzoek en beleidsanalytische capaciteit. Doe dit onmiddellijk.

Politieke oplossingen zijn slechts effectief wanneer ze tegelijkertijd transparant, **onderbouwd** en overlegd tot stand gekomen zijn. Met *onderbouwd* bedoelen we: gesteund op wetenschappelijk onderzoek en financiële berekening. Hier staan onderzoekers en experts centraal. Hoewel klimaat en duurzaamheid technische materies zijn met brede interdisciplinaire vertakkingen, is de huidige besluitvorming vaak opvallend weinig evidence-based. In Nederland zor-

**20D** | Richt burgerpanels op om onderwerpen die politiek lastig liggen te ontminnen

Burgerpanels (*citizens' assemblies*) zijn een innovatieve en geschikte methode om lastige knopen mee door te hakken. In het katholieke Ierland stonden ze toe om nieuwe wetgeving rond het homohuwelijk en abortus mogelijk te maken. In Zuid-Australië werd de heikele kwestie van de berging van kernafval ermee beslecht. De onderliggende gedachte is: een toevalssteekproef van de samenleving die tijd en informatie krijgt om zich in een dossier in te werken, kan **vrij van electorale druk** besluiten treffen, zelfs over technische dossiers, die politiek erg gevoelig liggen. Dat biedt een uitweg uit een politiek systeem waar *argumenteren* heel vaak neerkomt op louter *marchanderen*. De burgerpanels zouden best zo snel mogelijk worden georganiseerd, om reeds het eerste jaar van de nieuwe legislatuur tot heldere standpunten te komen.

Burgerpanels zijn goed voor langetermijnvragen met een morele en/of technische dimensie. Een van

gen de Planbureaus voor de doorrekening van het ontwerp-klimaatakkoord; in België is er geen enkele instantie die vandaag zo iets kan. Het is lastig zwabberbeleid te vermijden, als cruciale beslissingen nattevingerwerk blijven.

Om optimaal nuttig te zijn, moet de aangeleverde expertise in volledige **onafhankelijkheid** tot stand kunnen komen, met een eigen studiedienst om haar echt slagkracht te geven. Om versnippering en geldverspilling tegen te gaan, gaan we voor één sterk wetenschappelijk comité, zoals in het Verenigd Koninkrijk, Denemarken, Finland, Frankrijk, Noorwegen en Zweden. De wetenschappelijke onderbouw van het klimaatbeleid is de kerntaak van deze Klimaatraad. Waarom dan ook die Raad niet inschrijven in de Bijzondere klimaatwet?

In een complex beleidsveld zoals het klimaatbeleid, helpt gezaghebbende wetenschappelijke objectivering ook een welgekomen portie rust te brengen in de politieke besluitvorming en het maatschappelijke draagvlak hiervoor. Ze helpt de kortetermijndynamiek van de electorale cycli te overbruggen richting de langetermijnvisie noodzakelijk voor een doeltreffend klimaatbeleid.

de redenen waarom de Belgische politiek aan klimaatkramp lijdt, is de mate waarin cruciale onderwerpen partijpolitiek "toxisch" zijn geworden. De kernuitstap, de salariswagens en het rekeningrijden zijn symbooldossiers geworden waarrond de politieke partijen zich in grote mate hebben ingegraven. Hetzelfde dreigt te gebeuren rond thema's zoals de *lastendeling* tussen de verschillende entiteiten en nieuwe vormen van koolstof taxatie. Burgerpanels kunnen die kastanjes uit het vuur halen.

Frankrijk heeft dit gezien en begrepen. Bij de persconferentie die hij op 25 april 2019 gaf, kondigde president Emmanuel Macron aan dat een vergadering van 250 gelote burgers zou nadenken over concrete oplossingen voor de energietransitie.

Onderzoek toont aan dat burgerpanels bereid zijn om inzake klimaat aanzienlijke lasten te dragen op korte termijn, zelfs wanneer de baten pas voor de

volgende generaties zijn. Een burgerpanel met 100 deelnemers dat over een periode van 5 maanden 5 weekends samenkomt om experts te horen, zou een doorbraak kunnen betekenen in de discussie over de kernuitstap. Andere panels zouden zich over de salariswagens, de *burden-sharing* en het rekeningrijden kunnen buigen.

Voor wat dit land aangaat, hebben burgerpanels het bijkomende voordeel dat ze kunnen functioneren

**20E** | Stel één klimaatintendant aan voor elk gewest.

Een klimaatintendant is de onontbeerlijke tussenschakel tussen wetenschap, overheid en burgers. Organiseer daarom een open oproep om talent te vinden met de nodige management skills. Geef hem of haar de opdracht om binnen vooropgestelde tijdsaders thematische werkbanken te coördineren waar georganiseerde burgers, onafhankelijke onderzoekers en hooggeplaatste ambtenaren samen beleidsvoorbereidend werk kunnen verrichten en zoeken naar oplossingen.

Politieke oplossingen zijn dan effectief wanneer ze tegelijkertijd transparant, onderbouwd en **overlegd** tot stand gekomen zijn. Met *overlegd* bedoelen we: ontstaan in dialoog met al dan niet georganiseerde

**20F** | Empower lokale initiatieven

Benut de creativiteit en daadkracht die in steden, gemeenten, wijken, regio's, bedrijven en buitengebieden aanwezig zijn om tot vernieuwende oplossingen te komen. Er beweegt veel op het terrein. Zorg voor een heldere taakverdeling tussen de centrale en lokale niveaus. Terwijl de centrale overheid het kader uittekent en de randvoorwaarden bepaalt, zorgen de lokale besturen voor **initiatief, maatwerk en terugkoppeling**.

Die aanpak is goed voor een geïntegreerd en coherent lokaal beleid. Projecten op het lokale niveau (wijk, stad, regio's, buitengebied, ...) zijn cruciaal omdat daar veel uitdagingen samenkomen. Onze huidige politiek werkt te vaak top-down. Maar er zou juist veel vooruitgang geboekt kunnen worden door concrete bottom-up initiatieven te ondersteunen.

<sup>1</sup> <https://www.leuven2030.be/roadmapnaarklimaatneutraalleuven>

**los van de bevoegdheidsverkaveling** tussen de federale staat, de gewesten en de gemeenschappen, de blik louter gericht op hun onderwerp. Ze kunnen geïnitieerd worden door elk parlement van ons land, al naargelang de bevoegdheid. Wanneer meer dan één overheid voor het thema bevoegd is, kan de Senaat, als ontmoetingsplek bij uitstek van parlementsleden van alle pluimage, best als organiserende instantie optreden.

burgers. Hier gaat het om de rol van burgerbewegingen, middenveld, bedrijfsleven en particuliere burgers. In Antwerpen zat het Oosterweeldossier decennia lang vast. Door de aanstelling van een intendant werd een dynamiek gevonden die de besluitvorming weer op gang trok. De verschillende werkbanken brachten expertise uit diverse hoeken samen. Daardoor groeide kennis, inzicht én vertrouwen. Het gewestelijke klimaatbeleid in ons land zou gebaat zijn met een gelijkaardige klimaatintendant.

Werkbanken en burgerpanels vullen mekaar perfect aan: terwijl burgerpanels de bredere nationale kaders afbakenen, gaan de gewestelijke werkbanken dieper en technischer in op bepaalde thema's.

Leg op voorhand niet of slechts beperkt vast hoe processen moeten verlopen. Die worden onderweg vormgegeven door het slim benutten van momenten en het samenbrengen van partijen die elkaar anders niet vinden: (overheids)bedrijven, universiteiten, burgerorganisaties, administraties, enz. Een pracht van een voorbeeld is de Leuvense *Roadmap 2025-2035-2050*<sup>1</sup>, waar met medewerking van iedere burger, ieder bedrijf, iedere kennisinstelling en iedere overheid aan een klimaatneutrale stad wordt gewerkt.

Zet in op *stakeholder engagement*, gecoördineerd door professionele facilitators en procesbegeleiders die op het niveau van wijk, stad, regio of haven dergelijke initiatieven helpen te capteren, te versnellen en op te schalen.

**20G** | Moderniseer de gemeentefinanciering

Bepaal de gemeentefinanciering niet langer alleen op basis van het inwonersaantal. Werk aan een geschakeerd financieringsmodel dat naast demografie ook rekening houdt met klimaat en duurzaamheid. Een nieuw financieringsmodel beloont die gemeenten die werk maken van maatregelen voor meer natuur, meer open ruimte, meer ontharding, slimme duurzaamheidsmaatregelen...

Het klimaatbeleid heeft nood aan coherentie op alle beleidsniveaus. Een gemeentefinanciering die rekening houdt met klimaat is gewoonweg onmisbaar voor de coherentie van het klimaatbeleid op het lokale niveau.

## 7. GA VOOR EEN SAMENHANGEND EN TRANSVERSAAL BELEID

### 21. Zorg voor een kwaliteitsvolle ondersteuning en opvolging van het beleid

- 21A** | Slank de kabinetten af
- 21B** | Zorg voor betere (open) data
- 21C** | Zet in op onderbouwing van het beleid



Politieke oplossingen hebben alleen kans van slagen wanneer ze tegelijkertijd transparant, **onderbouwd** en overlegd tot stand gekomen zijn.

Geef een *evidence based* klimaat- en duurzaamheidsbeleid alle kansen door een betere kennisvergaring,

### 21A | Slank de kabinetten af

Omdat veel politici menen dat ze op alle vragen oplossingen moeten hebben, omringen ze zich met sterke kabinetten waar vertrouwelingen met dossierkennis de dienst uitmaken. Maar zo'n besloten entourage vanuit de partijleiders is niet nodig van zodra politici degenen mogen zijn die eerder **oplossingen uitlokken** in plaats van alle antwoorden paraat op tafel te moeten leggen. Met afgeslankte kabinetten, groeit de waardering voor het ambtelijke apparaat.

### 21B | Zorg voor betere (open) data

Versterk de capaciteit tot onafhankelijke statistische rapportage. Zonder data, geen onderbouwing. Kijk hierbij richting overheid. Enkel de overheid heeft de macht en de middelen om goede data te verzamelen en continuïteit te verzekeren in datareeksen. Data en rekenkracht dienen voor het becijferen van **beleidsplannen, beleidsopties en langetermijnontwikkelingen**.

### 21C | Zet in op onderbouwing van beleid

Maak dringend werk van een samenhangend en performant **"ecosysteem" van beleidsdata, beleidsonderzoek en beleidsanalytische capaciteit** binnen de centrale administraties. Een belangrijke vraag is immers waar de feiten en cijfers voor onderbouwing van beleidskeuzes vandaan zullen komen. De situatie in het land is op heel wat terreinen zorgwekkend. Kijk bijvoorbeeld naar de

een betere kennisaccumulatie en een betere doorstroming en valorisatie van kennis. Voed de beleidsprocessen met data, rekenkracht, wetenschappelijke onderbouw en kennisnetwerken. Slank kabinetten af en zet in op een sterk ambtelijk apparaat.

Deze aanbeveling zorgt ervoor dat politici kunnen focussen op de essentie. Zij bepalen het ruimere kader: doel, ambitie en criteria voor oplossingen. Zij leggen vast wat besluitvorming hoort te zijn, zonder eigenmachtig te moeten beslissen over alle details. Politiek leiderschap wordt netwerkleiderschap. De premier en minister-presidenten hebben bovenal een coördinerende functie. Hun beleid wordt in grote mate ondersteund door een **sterk ambtelijk apparaat**. Administraties krijgen meer te zeggen, kabinetten worden afgeslankt.

De statistische autoriteiten werken samen met de Klimaatraad aan het opstellen van een jaarlijks, onafhankelijk klimaatrapport dat besproken wordt op de Klimaatdag.

recente doorrekening van het ontwerp-klimaatkoord in Nederland: in België is er vandaag geen enkele instantie die zoiets kan.

Hanteer **beleidsprocessen** die *evidence based* beleid ondersteunen, bijvoorbeeld door het *evaluate first* principe in te voeren, door meer beleidsevaluatie -- wat werkt? -- en een betere ontsluiting van onderzoeksresultaten en -evaluaties.

## 7. GA VOOR EEN SAMENHANGEND EN TRANSVERSAAL BELEID

### 22. Geef de samenleving een rechtvaardige duurzame basisstructuur

**22A** | Zet in op de garantie van het voorzien van de basisbehoeften voor iedereen

**22B** | Zet in op universele basisdiensten, uitbouw openbare diensten

Karl Polanyi<sup>1</sup> verwijst naar **drie sferen van sociale banden**: de staat en zijn herverdeling, de markt en haar contracten en de wederkerigheid en haar lidmaatschap. De moderniteit vertoont een systematische tendens om het gemeen, de “commons” te privatiseren en de mensen steeds meer te verwijzen naar de ruil op de markt. De Britse “enclosure acts”<sup>2</sup> zijn daar een goed voorbeeld van. De staat en de markt hebben het collectieve afgebouwd ten voordele van een doorgedreven individualisme en commercialisering. En dat wordt nog versterkt door de nieuwe arbeidsorganisatie die niet langer steunt op de geïntegreerde grootindustrie.

Het economisch systeem is niet opgezet met niet-monetaire coproducties. **Alles moet er worden omgezet in koopwaren**. In een liberale samenleving steunt sociaal beleid dan ook vooral op herverdeling van geld via fiscaliteit. Zo blijven ook behoeftigen gericht op de consumptiesamenleving. Die tendens tot vervanging van samenwerking, van coöperaties en van vrijwilligerswerk door vermarkte diensten is de laatste decennia versterkt en valt samen met de snelle individualisering en atomisering van de samenleving. De keerzijde van dit proces is dat de aftakeling van de welvaartsvoorzieningen, van de openbare diensten en van de belastingevenwichten direct tot uiting komt in een stijging van de armoede.

## 22A | Zet in op de garantie van het voorzien van de basisbehoeften voor iedereen

Dat houdt twee grote uitdagingen in. Ten eerste vraagt het bewerkstelligen van een sociale rechtvaardigheid een herdenken van de verhouding tussen markt en staat. Vooral de lokale staat moet steeds meer investeren in sociale noden die de markt niet opvangt of beantwoordt. Ten tweede kan men niet langer alleen rekenen op inkomensherverdeling en marktaanbod om de maatschappelijke behoeften te voldoen. Dat leidt tot een **herleven van de wederkerigheid**, van een gemeengoed, een *commons*, een voor iedereen toegankelijk maatschappelijk aanbod, dat niet onderhevig is aan de fluctuaties van de private markten<sup>3</sup>. Het gaat over **onvervreembare collectieve goederen** die slechts in bruikleen en niet in privaat bezit kunnen zijn, zoals water, kennis of zaden. Het gaat over basisvoorzieningen en openbare diensten, over voedsel, onderwijs, gezondheidszorg, cultuur en kunst, mobiliteit. Het gaat ook over

coöperaties en over gedeeld gebruik, en het gaat over samenlevingsopbouw en vrijwilligerswerk. Het zijn ontluikende fenomenen van nieuwe vormen van solidariteit en cohesie. Het uitgebreide onderzoek DieGem<sup>4</sup> wijst in tientallen gevallen op het belang van gedeelde ruimtes en gedeelde praktijken in de (weder)opbouw van samenhang en solidariteit in de superdiverse samenleving.

De **drie planetaire uitdagingen** – een duurzaam en sociaal menselijk ecosysteem, de uitbouw van een toegankelijk gemeengoed en de uitwerking van een cosmopolitische samenleving – staan hoog op de agenda. De fordistische welvaartsstaat staat daarbij onder druk door de afbouw van de industriële overlegeconomie en de economische mondialisering die flexibilisering, liberalisering en privatisering inhoudt.

## 22B | Zet in op universele basisdiensten, uitbouw openbare diensten

Een duurzame transitie vergt dan ook het herdenken van de basisvoorzieningen die in de grondwet als rechten zijn geformuleerd en in de praktijk niet langer kunnen worden gegarandeerd. Ze maken deel uit van de drie hoger vernoemde sferen. Enerzijds gaat het over de **toegankelijkheid van de collectieve diensten** aangeboden door de staat. Anderzijds voorziet ook de markt **basisvoorzieningen**, hoewel sommige daarvan door voortdurende prijsstijgingen ontoegankelijk zijn geworden voor steeds groter wordende delen van de bevolking. En ten slotte gaat het ook over de ontwikkeling van de

**zelfvoorzienende capaciteit van een deeleconomie**, een gemeengoed, een coöperatief aanbod.

Het transitiebeleid moet worden gericht op een verduurzaming van het recht op een waardig leven zoals dat in de internationale en nationale wetgeving ingeschreven staat. Dat vraagt basisvoorzieningen die voor iedereen toegankelijk zijn, wat verzekerd moet worden door een wettelijke garantie enerzijds en een publiek-private afstemming in het aanbod anderzijds.

<sup>1</sup> Polanyi, K. (1944): *The great transformation: The political and economic origins of our time*, Boston: Beacon Press

<sup>2</sup> Tussen 1604 en 1914 zijn er in G.B. meer dan 5200 enclosure besluiten genomen die meer dan 2,8 miljoen ha ontoegankelijk maakten voor collectief gebruik. [https://en.wikipedia.org/wiki/Enclosure\\_Acts](https://en.wikipedia.org/wiki/Enclosure_Acts)

<sup>3</sup> Ostrom, Elinor (1990). *Governing the Commons: The Evolution of Institutions for Collective Action*. Cambridge, UK: Cambridge University Press. ISBN 9780521405997; Ostrom, Elinor; Walker, James (2003). *Trust and reciprocity: interdisciplinary lessons from experimental research*. New York: Russell Sage Foundation. ISBN 9780871546470; Ostrom, Elinor; Hess, Charlotte (2007). *Understanding knowledge as a commons: from theory to practice*. Cambridge, Massachusetts: MIT Press. ISBN 9780262516037.

De Moor, T., (2015) *The dilemma of the commoners. Understanding the use of common-pool resources in a long-term perspective*. Political Economy of Institutions and Decisions Series. New York: Cambridge University Press. M.Bauwens & Y.Onzia (2017): *Commons transitieplan voor de stad Gent*. <https://stad.gent/sites/default/files/article/documents/Commons%20Transitie%20Plan%20Gent.pdf>

<sup>4</sup> <http://www.solidariteitdiversiteit.be>

De systemische noodzaak van een vrij drastische inzet op een klimaat- en duurzame transitie steunt op een diagnose van de bedreigde draagkracht van het planetaire natuurlijke ecosysteem. De "sense of urgency" die deze maatregelen vragen, stemt niet overeen met de mentale en materiële draagkracht van maatschappij en bevolking. Zonder een **verhoogde sociale solidariteit** zal het klimaatbeleid beperkt worden door de bestaande opvattingen en middelen en dus veruit ontoereikend blijven.

Het is dus noodzakelijk om het beleid en de maatregelen te begeleiden met de nodige financiële en materiële middelen en het niet te beperken tot de individuele draagkracht van elkeen. Daarom moet de (snelle) invoering van de nodige maatregelen **losgekoppeld worden van de individuele koopkracht en de individuele consumptievoorkeuren**.

Openbare voorzieningen, instrumenten tot financiële voorfinanciering en collectieve premiestelsels moeten hefboomen zijn om de transitie voelbaar in te zetten. Zo ontstaat ook voor alle betrokkenen een nieuwe leefomgeving die los van de individuele investeringen verbeterd wordt inzake energievoorziening, kwaliteit van lucht, voedsel en water, duurzaamheid inzake mobiliteit, toegankelijkheid tot diensten, enz.

Dat betekent ook dat het sociaal beleid, armoedebestrijding, integratiebeleid en socialisering de duurzaamheidstransitie moeten aangrijpen om de herverdeling niet alleen monetair (via uitkeringen, premies of fiscale maatregelen) maar vooral ook materieel en structureel te organiseren en aldus ook het collectieve aspect van de levensstandaard te versterken.

## 7. GA VOOR EEN SAMENHANGEND EN TRANSVERSAAL BELEID

- 23. Zet in op financiële en materiële hulp voor diegenen die de klimaattransitie niet kunnen betalen. Maak van het klimaatbeleid ook een verhoging van de levensstandaard.**

## 8. ZET IN OP WETENSCHAP, INNOVATIES, ONDERZOEK EN DATA

### 24. Zorg voor voldoende beleidsvoorbereidend onderzoek, een betere beschikbaarheid van data en monitoring, meer middelen voor onderzoek en innovaties voor duurzame ontwikkeling, klimaatmitigatie en -adaptatie

Gezien het belang en de urgentie van de problemen in verband met de klimaatverandering en de onduurzame ontwikkeling van onze economie, moet het wetenschappelijk onderzoek op deze gebieden verder worden ondersteund.

De behoeften zijn divers. Het is noodzakelijk **wetenschappelijk basisonderzoek van hoge kwaliteit** in stand te houden en/of te ontwikkelen, om inzicht te krijgen in de factoren die bijdragen tot de achteruitgang van het milieu en om de interacties tussen deze factoren te analyseren. **Fundamenteel onderzoek naar de natuurlijke processen in het klimaatstelsel en in ecosystemen**, al dan niet gericht op klimaatmitigatie, is essentieel. Daarnaast is onderzoek gericht op de menselijke aspecten (psychologische, sociologische, economische, filosofische, ...) en van menselijke interacties – klimaat en ecosystemen – noodzakelijk om relevante en effectieve maatregelen te adviseren om deze factoren te beheersen.

Zoals blijkt uit het werk van tientallen deskundigen uit alle disciplines van het Panel Klimaat en Duurzaamheid, biedt een **interdisciplinaire aanpak van milieuproblemen een grote meerwaarde**. Klimaat- en milieuonderzoek zou baat hebben bij meer steun in de richting van interdisciplinariteit en een intensievere dialoog met de belanghebbenden. Op die manier zouden de onderzoeksresultaten de economische actoren beter kunnen helpen om te innoveren en de besluitvormers om de juiste beslissingen te nemen in de strijd tegen de klimaatverandering en de milieuverandering en de aanpassing

aan de reeds onvermijdelijke gevolgen ervan beter te voorzien en te plannen.

De **onderzoeksbudgetten voor klimaat- en milieugerelateerd onderzoek in de verschillende disciplines moeten worden verhoogd** en de interdisciplinariteit en de integratie van maatschappelijke behoeften moeten worden bevorderd om doeltreffende antwoorden te kunnen bieden op klimaat- en milieu-uitdagingen. Meer onderzoeksmiddelen moeten worden toegewezen aan de domeinen en aanbevelingen van dit panel (decarbonisatie van de economie, vermindering van de vraag naar energie, groene elektriciteit en beheer van intermitterende en hernieuwbare energie, openbaar vervoer, ruimtelijke ordening, agro-ecologie, verwarmingsnetwerken, CO<sub>2</sub> taks, de invoering van border tax adjustment (een CO<sub>2</sub>-heffing) aan de Europese grenzen, kringloop-economie, enz.). Sommige budgetten zullen echter moeten worden afgebouwd (fossiele brandstoffen, kernenergie – met uitzondering van afvalbeheer en -ontmanteling, intensieve landbouw, enz.).

Op alle overheidsniveaus moet een bijzondere inspanning worden geleverd om ervoor te zorgen dat de onderzoeksresultaten in een zo groot mogelijke transparantie toegankelijk worden gemaakt voor alle relevante belanghebbenden. Ook moeten maatregelen, statistische gegevens en indicatoren die nuttig zijn voor milieuonderzoek zo snel mogelijk beschikbaar worden gesteld aan alle onderzoekers, ongeacht de instelling waaraan ze verbonden zijn.



## 8. ZET IN OP WETENSCHAP, INNOVATIES, ONDERZOEK EN DATA

### 25. Duurzame negatieve emissietechnologieën

Investeer in ontwikkeling en uitbouw van negatieve emissietechnologieën en kies hierbij maximaal voor duurzame oplossingen voor koolstofvastlegging om het teveel aan uitstoot te compenseren.

Naast een doorgedreven decarbonisatie van onze samenleving, zullen we op termijn ook CO<sub>2</sub> uit de atmosfeer moeten halen. We moeten met andere woorden **negatieve emissies realiseren**. Zonder negatieve emissietechnologieën is het heel onwaarschijnlijk dat we erin zullen slagen de klimaatopwarming tot onder 1.5 of zelfs onder 2 graden te beperken (IPCC, 2018). Momenteel is er echter nog geen dergelijke technologie op voldoende grote schaal voorhanden.

Investerings in onderzoek en ontwikkeling van negatieve emissietechnologieën zijn daarom nu noodzakelijk als we op termijn negatieve emissies willen realiseren<sup>1</sup>. Voorkeur zou moeten uitgaan naar de meest duurzame oplossingen. Er zijn heel wat **natuurlijke en semi-natuurlijke negatieve emissietechnologieën** voorhanden: herbebossing, verhogen organisch gehalte van de bodem, herstel van veengebieden en mangroves, gebruik van biochar en van vermalen silicaatgesteente (enhanced

weathering). In vergelijking met *direct air capture en carbon capture en storage* (CCS) zijn deze natuurlijke technieken doorgaans goedkoper<sup>2</sup>.

Bovendien kunnen natuurlijke en semi-natuurlijke negatieve emissietechnologieën een heel aantal **nevenvoordelen** bieden, zoals wateropslag (bossen en veengebieden) en bevordering van de bodemvruchtbaarheid en droogteresistentie (organisch materiaal in de bodem, biochar, silicaatgesteente). Al deze strategieën vergen nog heel wat investeringen in onderzoek, ontwikkeling en opschaling om op langere termijn de meest duurzame en effectieve implementatie na te streven<sup>3</sup>.

Een aantal negatieve emissietechnologieën hebben (mogelijks) betrekking op de landbouw (biochar, verhoging bodemkoolstof, *enhanced weathering*, bioenergie en CCS). **Stimuleringsmaatregelen** kunnen noodzakelijk zijn om de implementatie van deze technologieën te bevorderen. Bovendien kan ook **sensibilisering en vorming** van landbouwers en van de bredere bevolking nodig of minstens bevorderlijk zijn. Ten slotte zal er ook een **regelgevend kader** nodig zijn om de implementatie van negatieve emissietechnologieën te begeleiden.

<sup>1</sup> Easac, 2019, Forest bioenergy, carbon capture and storage, and carbon dioxide removal: an update

<sup>2</sup> Fuss et al 2018, Environmental Research Letters

<sup>3</sup> Nemet et al 2018, Environmental Research Letters

## 9. GA VOOR ACTIEVE SAMENLEVINGSOPBOUW: BURGERSCHAP, COPRODUCTIE EN DELIBERATIE

### 26. Zet in op mentaliteitswijziging en versterkte communicatie.

- 26A** | Ontwikkel ecosystemisch bewustzijn via media, cultuur, onderwijs
- 26B** | Zorg voor duidelijke en transparante communicatie en bestrijd fake news, obscurantisme, afscherming van toegang tot kennis
- 26C** | Werk aan een nieuw sociaal-ecologisch maatschappelijk contract onder andere via een Groot Maatschappelijk Debat over uitdagingen, diagnose en aanbevelingen; werk zo aan draagvlak
- 26D** | Organiseer campagnes ter ondersteuning

Een rationeel klimaatbeleid is transversaal en integreert een duurzaam ecosystemisch beleid en een verbeterd menselijk ecosysteem gesteund op een grotere maatschappelijke cohesie.

Gezien de menselijke en maatschappelijke oorsprong van de klimaat- en ecologische crisis kan de nodige bijsturing niet louter gebeuren vanuit beleidsmaatregelen en administratieve implementatie, evenmin vanuit een louter technologische innovatie. Naast de legitieme machtsuitoefening in de representatieve democratie is een **ruime instemming met een doorgedreven transitiebeleid** even belangrijk.

We merken uit onderzoek enerzijds een ruime maatschappelijke (rationele) instemming met de noodzaak van een duurzame omslag<sup>1</sup> en anderzijds zien we de (meer emotionele) weerstand tegenover concrete maatregelen zoals rekeningrijden, betonstop, modal shift of compacter wonen. Die weerstand wordt ook vertegenwoordigd en gelegitimeerd in het maatschappelijk debat en het politieke spectrum. Die weerstand steunt op een diepgewortelde mentaliteit die voortkomt uit de lange termijn van onze sociaal-economische, ruimtelijke en mentaliteitsontwikkeling. Dat is de belangrijkste oorzaak van het traag en zeer moeilijk doorsijpelen van de wetenschappelijke evidenties inzake de klimaat- en ecosystemische uitdagingen. Zonder een mentaliteitswijziging bij brede lagen van de bevolking zal een rationeel klimaatbeleid in zijn uitvoering vele obstakels ontmoeten<sup>2</sup>.

Een klimaat- en duurzaamheidsbeleid zal dus een uitgebreid luik **informatie en maatschappelijk debat** moeten omvatten. Dit zowel inzake de uiteenzetting en de legitimatie van het voorgestelde beleid, de verschillende posities in het debat als de concrete begeleiding van de uitvoering van de maatregelen. Dat laatste is bij uitstek nodig wanneer die concrete maatregelen niet alleen inzetten op structurele en gedwongen verandering in de omgevingsfactoren, maar ook rekenen op instemming en gedragswijzigingen.

De ontwikkeling van een ecosystemisch bewustzijn zou deel moeten uitmaken van **missie en eindtermen van universiteiten en onderwijs**, maar ook van de **opdracht van media, sociaal-cultureel werk en politiek debat**. Dat bewustzijn moet inzichten en instrumenten aanleveren om de werking van milieu en samenleving op een meer systemische wijze te kunnen begrijpen en om de bijdrage van individueel en collectief menselijk handelen op die omgevings-

systemen juist te kunnen inschatten. Het moet met andere woorden gericht zijn op meer reflexieve handelingsvaardigheden, zonder dewelke een meer rationeel gedragspatroon niet haalbaar is zonder dwang.

Het is dus zaak de klimaatuitdaging, de ecosystemische uitdagingen en ook de daarmee samenhangende sociaal-economische en culturele uitdagingen op een meer systematische wijze zichtbaar te maken. Dat is nodig in de formele programma's in onderwijs, inburgeringstrajecten, bijscholing, volkshogescholen, en dergelijke. Maar die bewustzijnsvormingstoets moet nog meer worden toegepast op de informele kanalen waarlangs ideeën en inzichten tot maatschappelijk gemeengoed gemaakt worden, zoals media, populaire spel- en info-programma's, entertainment, en andere. Deze kanalen zetten veelal in op de reproductie en de legitimatie van heersende opvattingen en gedragingen. Daardoor zijn ze soms deel van het probleem en niet van de oplossing. Dat is met name problematisch in een omgeving waarin nepnieuws, onwaarheden, obscurantistische inzichten, horoscopen, waarzeggerij en bijgeloof zonder al te veel kritische gatekeeping of weerwerk deel uitmaken van het medialandschap en de gangbare maatschappelijke conversatie.

Daarom is het aangewezen de inpassing van een ecosystemisch bewustzijn in de formele en informele vormingskanalen ook **campagnematig te begeleiden**. Een doorgedreven klimaat- en duurzaamheidsbeleid zou best worden vervolledigd met een brede maatschappelijke discussie over uitdagingen, diagnose en aanbevelingen. Dat zou kunnen zoals onlangs in Frankrijk Le Grand Debat werd georganiseerd naar aanleiding van de opstand van de gele hesjes. Daarbij werd in alle gemeenten, in alle instellingen, op alle fora gedurende enkele maanden intensief en open gedebatteerd. De vele duizenden opmerkingen en stellingen werden naderhand gesynthetiseerd en uiteindelijk door de president in een plechtige toespraak beantwoord. Een dergelijke mobilisatie van brede lagen van de bevolking vergroot niet alleen het draagvlak voor noodzakelijk beleid, maar kan ook leiden tot de contouren van een nieuw maatschappelijk contract, dat de basis kan vormen voor nieuwe sociale relaties en een nieuw ontwikkelingsmodel. De campagnematige aanpak kan ook worden aangevuld met een regelmatig terugkerend evenement zoals een **Klimaatdag**. Zo een evenement kan zowel de sensibilisatie onderhouden als een moment zijn waarop de tussentijdse balans van de uitvoering van het beleid opgemaakt wordt.

<sup>1</sup> D Bogaert - 2004: Natuurbeleid in Vlaanderen. Natuurontwikkeling en draagvlak als vernieuwingen? - biblio.ugent.be; I Lorenzoni - 2006: Public views on climate change: European and USA perspectives, NF Pidgeon - Climatic change, Springer

<sup>2</sup> Communicating climate change: Why frames matter for public engagement MC Nisbet - Environment: Science and policy for sustainable ..., 2009 - Taylor & Francis

## 9. GA VOOR ACTIEVE SAMENLEVINGSOPBOUW: BURGERSCHAP, COPRODUCTIE EN DELIBERATIE

### 27. Zet in op deliberatieve en co-productieve democratie

- 27A** | Veranker burgerinspraak
- 27B** | Organiseer elk jaar een Klimaatdag
- 27C** | Investeer in citizen science
- 27D** | Verbreed maatregelenbeleid tot meer transversale uitbouw van co-productieve draagvlakken en gefaseerd transitiebeleid

De Belgische politiek lijdt aan een aandoe-ning die je zou kunnen omschrijven als klimaatkramp: een vorm van bestuurlijke verlamming die optreedt wanneer de schrik voor de reactie van de burger groter is dan het besef van de hoogdringendheid van politiek ingrijpen.

Deels is deze houding begrijpelijk: terwijl onze internationale en Europese verplichtingen onze politici dwingen tot drastische maatregelen die niet altijd populair zullen zijn, zijn de gevolgen van klimaatopwarming in ons land nog relatief onzichtbaar en vaak zelfs niet onaangenaam. Het is lastig strijden tegen een onzichtbare vijand of aangenaam terrasjesweer – en zeker wanneer je daarmee de verkiezingen dreigt te verliezen.

Elke bewindvoerder wordt vandaag geconfronteerd met het volgende dilemma: 'Als ik werk aan de lange termijn, is het slecht voor de korte termijn. Als ik werk aan de korte termijn, is het slecht voor de lange termijn.'

**Klimaatmaatregelen betreffen de lange termijn** – we spreken over 2050 en 2100 – maar verkiezingen vinden om de vier of vijf jaar plaats. Het dilemma werd al in 2007 perfect verwoord door Bruno Tobback toen hij Minister van Leefmilieu in de federale regering was: 'Bijna elke politicus weet wat hij moet doen om het klimaatprobleem aan te pakken. Er is alleen geen enkele politicus die weet hoe hij daarna nog moet verkozen raken.'

De schrik voor de burger, en dan met name voor het weggestemd worden bij de volgende verkiezingen, zit er diep in en verklaart waarom politiek handelen inzake klimaat en duurzaamheid vaak zo suboptimaal verloopt. Grote, noodzakelijke pakketten worden dan gesaucissoneerd tot slappe, hapklare brokken beleid. Dringende maatregelen worden slechts mondjesmaat en gefaseerd ingevoerd, kwestie van niemand pijn te doen, geen averij op te lopen, geen stemmen te verliezen. Na de opkomst van de gele hesjes in Frankrijk durft bijna geen enkele Europese politicus nog zijn nek uit te steken. Het grootschalige protest ontstond immers nadat president Macron de brandstofprijzen verhoogde – een fiscale maatregel, die verpakt werd als een milieumaatregel en sociaal onrecht blootlegde.

Het "dilemma van Tobback" is er de afgelopen jaren bepaald niet kleiner op geworden. De burger is mondiger dan ooit. Het onderwijspeil is gestegen, de nieuwscyclus draait sneller dan vroeger en sociale media plaatsen een dagelijkse toeter op al

wat gebeurt. Het is lastig sereen beleid te voeren op de lange termijn in een sfeer van instant feedback, dagelijkse scheldkanonnades en permanente kieskoorts.

Nochtans: er is een oplossing voor het dilemma. Wat voor minister Tobback in 2007 nog onvoorstelbaar was, is de afgelopen tien jaar steeds duidelijker geworden. Als een minister last heeft om een bepaalde maatregel op te leggen, moet hij of zij zich niet zozeer zorgen maken over die maatregel, maar over dat opleggen. Het hele probleem begint immers met de misvatting dat "de politiek" "het beleid" maakt voor "de mensen", als betrof het eenrichtingsverkeer van hoog naar laag. In een democratie is er echter geen hoog en geen laag. Het is beleid 'of the people, for the people, by the people', zoals Abraham Lincoln het verwoordde.

Anders gezegd: als politici last hebben een bepaalde maatregel af te kondigen, **betrek dan burgers bij het totstandkomen van die maatregel**. Lastig beleid wordt veel meer aanvaard naarmate mensen betrokken zijn bij de besluitvorming. Wat wordt opgelegd, jeukt. Wat samen wordt beslist, voelt draaglijker.

En dan gaat het niet enkel om de klassieke inspraakavonden waar burgers in een vergaderzaaltje een voorstel van beleid (een maatregel, een maquette) mogen komen afschieten. Die vorm van burgerinspraak is louter reactief en het resultaat is veelal negatief. En het publiek is ook nog eens erg selectief. Er komen te veel blanke, hoogopgeleide mannen van boven de vijftig op af. Niks tegen die groep *an sich*, maar de samenleving bestaat uit meer dan hoogopgeleide blanke mannen van boven de vijftig.

Vandaar ons dringende advies aan de politiek: betrek burgers voluit bij het beleid. Betrek middenveld en bevolking. **Ga voor deliberatieve democratie**: werk met gelote burgerpanels, zodat de hele samenleving vertegenwoordigd is en iedereen evenveel kans krijgt om deel te nemen. Geef burgers tijd, ruimte en informatie om rationele voorstellen te formuleren. Laat hen experts uitnodigen. Zorg voor professionele procesbegeleiding en gespreksfacilitatie zodat iedereen aan het woord komt en het beste uit de groep wordt gehaald.

Betrek burgers niet alleen bij het opstellen van maatregelen, maar tevens bij het vervolg: het monitoren van het proces en het vergaren van nieuwe data. Organiseer daarom jaarlijks een **Klimaatdag** waar

de stand van zaken wordt opgemeten en doe dat in alle openheid. Eventueel slechte cijfers worden niet weggemoffeld of opgeleukt, maar in alle transparantie op tafel gelegd. De Klimaatdag is niet de dag waarop de burger de politiek beschimpt, maar waar de samenleving in zijn geheel de meter opneemt. Daarom is hij onderdeel van een co-productieve democratie.

Ook *citizen science* draagt bij aan zo'n co-productieve democratie. Wanneer burgers op grootschalige wijze betrokken worden bij het vergaren van nieuwe data voor toekomstig beleid, zoals *Curieuzeneuzen* dat voor de luchtkwaliteit in Vlaanderen heeft getoond, dan zorgt dat niet enkel voor datasets waar men vroeger enkel kon van dromen, het zorgt tevens voor groter bewustzijn, meer maatschappelijk debat en sterkere toenadering tussen burger, bestuurder en onderzoeker.

Een echte deliberatieve, coproductieve democratie zorgt niet alleen voor **meer draagvlak**, maar ook voor **meer ambitie**. Geinformeerde en betrokken burgers die niet gekozen of herkozen moeten worden, zijn vrijer om na te denken over de lange termijn en het gemene goed. Zij moeten geen evenwicht vinden tussen de belangen van de samenleving en de belangen van de partij, tussen het klimaat van 2050 en het stemhokje van 2019.

### 27A | Veranker burgerinspraak

Burgerinspraak wordt structureel verankerd. Op federaal niveau wordt de Senaat grondig hervormd en dienen de huidige budgetten en infrastructuur voor een **permanente nationale burgerdialoog** tussen overheid en bevolking, naar analogie met de *Permanenter Bürgerdialog* van Duitstalig België.

De politieke partijen van Duitstalig België kozen er in februari 2019 unaniem voor om de eerste regio ter wereld te worden waar burgers permanent in dialoog zijn met elkaar, met experts en de verkozen volksvertegenwoordiging. Naast het huidige parlement met 25 leden komt er vanaf september 2019 een burgerraad met 24 gelote deelnemers die elk achttien maanden zetelen, waarbij elke zes maanden een derde wordt verversd om de groep in beweging te houden. Deze burgerraad organiseert per jaar meerdere burgerpanels (met tussen 25 en 50 gelote deelnemers) die drie tot zes maanden samenkomen.

Nog steeds staan heel wat politici weigerachtig tegenover burgerinspraak omdat ze denken macht te moeten inleveren. Het is juist het tegenovergestelde: een deliberatieve, coproductieve democratie helpt leiders te leiden.

We moeten, kortom, veel meer inzetten op **effectieve co-creatie**. We moeten burgers en politici de kans geven om samen oplossingen te bedenken, niet van hoog naar laag, maar op voet van gelijkheid. Politici zijn ook burgers, tenslotte. Ze hoeven niet alles te weten en op alles pasklare antwoorden te hebben. Laat hen samen met burgers aan de tafel zitten.

De beste manier om de 'klimaatkramp' te doorbreken bestaat erin politici te bevrijden van de molensteen om hun nek. Door burgers structureel te betrekken bij de lastige dossiers, worden lastige besluiten op de lange termijn ontijdend, zonder dat ze schadelijk zijn voor de electorale dynamiek op de korte termijn. Het dilemma van Tobback is oplosbaar: een politicus die inzet op klimaat en duurzaamheid kan beslist herverkozen worden, op voorwaarde dat haar beleid ontstaan is in dialoog met de burgers van haar land. En laten we de biodiversiteitscrisis, waarvoor het IPBES de rode vlag hijst, niet vergeten. Even ernstig en dringend als de klimaatcrisis en er nauw mee verweven. Ook hier kan burgerinspraak het onontbeerlijke langetermijnperspectief ruimte geven.

De deelnemers van de burgerpanels **weerspiegelen maximaal de diversiteit** van de bevolking, al vanaf 16 jaar. Iedereen krijgt evenveel kans om deel te nemen. Het gaat om een gestratificeerde steekproef met respect voor geslacht, leeftijd, woonplaats en sociaaleconomische variabelen.

De permanente burgerdialoog van de Duitstalige gemeenschap staat burgers toe a) nieuwe onderwerpen op de agenda te zetten, b) nieuwe oplossingen te bedenken, en c) te monitoren hoe hun aanbevelingen politiek worden opgevolgd. Parlement en regering moeten reageren op het advies van de burgers en een eventuele afwijzing schriftelijk motiveren.

Een dergelijk model zou de federale staat, de gewesten en de gemeenschappen bijzonder kunnen helpen om langetermijnoplossingen te bedenken die vaak electoraal lastig te verkopen zijn.

De Senaat moet de plek worden waar verkozen politici uit de diverse parlementen en gelote burgers uit het hele land met elkaar in dialoog treden. Een structureel verankerde plek voor dialoog is zo belangrijk. De andere parlementen (gemeenschap en gewest) verankeren eveneens burgerinspraak in hun werking voor vraagstukken die tot hun specifieke bevoegdheden behoren.

Waar is deze aanbeveling goed voor? Meer dan twintig jaar onderzoek naar deliberatieve democra-

### 27B | Organiseer elk jaar een Klimaatdag

Belast de statistische autoriteiten van het land, samen met de Klimaatraad, met het opstellen van een **jaarlijks, onafhankelijk klimaatrapport** aan de hand van een kernset van relevante indicatoren. De jaarlijkse Klimaatdag vindt plaats in elk van de bevoegde parlementen en dient als basis voor een rijk, maatschappelijk debat over onze inspanningen en vorderingen.

De jaarlijkse Klimaatdag biedt twee grote voordelen: elk jaar nemen we als land de stand van zaken op en

### 27C | Investeer in *citizen science*

Laat de Klimaatraad burgers betrekken bij het mede-onderzoeken van hun leefomgeving in samenwerkingsverbanden met wetenschappelijke onderzoekscentra en eventueel ook de overheid en een burgerorganisatie.

Het project *Curieuzeneuzen*<sup>1</sup> zorgde in Vlaanderen voor *citizen science* op een ongeziene schaal. Zo'n twintigduizend burgers hingen eenvoudige meetapparatuur aan hun gevel om de luchtvervuiling in hun straat over een langere periode te registreren. Door het samenwerken tussen Ringland, de Universiteit Antwerpen en de Vlaamse Milieumaatschappij ontstond een rijke dataset die geen van de spelers alleen had kunnen vergaren. Door de betrokkenheid van De Standaard kregen de lancering en het eindrapport zeer ruime media-aandacht. Een groter maatschappelijk bewustzijn omtrent een onzicht-

tie toont aan dat burgerpanels zorgen voor rationele besluitvorming, maatschappelijk draagvlak, innovatieve oplossingen, vertrouwen tussen burger en politiek én gelukkige burgers. Terwijl het electorale stelsel zeer vaak voor boosheid en frustratie aan de kant van de kiezer zorgt en verlamming aan de kant van de bestuurder, slaagt deliberatieve democratie er dikwijls in een nieuwe, positieve dynamiek tot stand te brengen met besluiten die veel verder gaan dan wat partijpolitiek haalbaar was.

zien we hoe ver we staan met het realiseren van onze doestellingen. Door het openbare karakter zorgt dit jaarlijks voor een democratische dynamiek. Als onze langetermijndoelstellingen zijn zoals de eindbestemming op een gps, dan is de Klimaatdag het moment waarop we kijken hoever we staan, hoever we nog moeten en welke de volgende stappen zijn. De Klimaatdag kan tevens het moment worden waarop de resultaten van *citizen science* worden ge-presenteerd.

baar aspect van de milieuvervuiling was het resultaat.

**Citizen science is goed voor citizens en goed voor science.** Het onderzoek krijgt er datasets bij waarvan niemand voorheen kon dromen. Bij de bevolking groeit de bewustwording over de leefomgeving. In België is klimaatopwarming voor vele burgers vaak nog relatief onzichtbaar. Zo ook de biodiversiteitscrisis, die minstens even ernstig en dringend is als de klimaatcrisis en er nauw mee samenhangt. Het is lastig strijden tegen een onzichtbare vijand of aange-naam terrasjesweer. De wetenschappelijke consensus mag dan al hoog zijn, zonder maatschappelijke consensus is er geen draagvlak voor lastige politieke besluiten – zeker zolang onduidelijk blijft hoe de kosten en baten worden verdeeld.

<sup>1</sup> <https://curieuzeneuzen.be>



**27D** | Verbreed maatregelenbeleid tot meer transversale uitbouw van co-productieve draagvlakken en gefaseerd transitiebeleid

Een rationeel klimaatbeleid is in tijd en ruimte gefaseerd met duidelijke tussendoelstellingen. Middenveld en bevolking kunnen worden gemobiliseerd voor duidelijke en gerichte maatschappelijke streefdoelen. Daartoe kunnen samenwerkingsverbanden worden opgezet, per gemeente, per provincie, per gewest, federaal of per thematische sector. In dergelijke publieke-private samenwerking werken overheden, publieke en private sector en civiele maatschappij samen om bepaalde maatschappelijke doelstellingen te verwezenlijken. Dergelijke draagvlakken zijn niet alleen efficiënt, ze zijn

ook leerrijk en dragen bij tot het **verhogen van het algemeen maatschappelijk bewustzijn en verantwoordelijkheid**. Ze kunnen worden toegespitst op bepaalde gerichte acties zoals modal shift, voedselplan, isolatiecampagne, energieshift, enz. en ook telkens gepaard gaan met fiscale of andere materiële stimuli. Op deze wijze worden de door de overheid ingevoerde maatregelen niet alleen beslissingen, maar maken ze deel uit van een transparante en coproductieve uitvoering op de aangepaste schalen. Op die manier wordt ieders verantwoordelijkheid en deelname aangesproken.

## DE INITIATIEFNEMERS DIE OP VRAAG VAN YOUTH FOR CLIMATE HET PANEL VOOR KLIMAAT EN DUURZAAMHEID HEBBEN OPGERICHT:

**Leo Van Broeck** (Burgerlijk Ingenieur Architect, Vlaams Bouwmeester, KU Leuven)  
**Jean-Pascal van Ypersele de Strihou** (Klimaatwetenschapper, Université catholique de Louvain)

## DE INITIATIEFNEMERS WERDEN BIJGESTAAN DOOR EEN KERNPANEL. SAMEN HEBBEN ZIJ HET EINDRAPPORT VAN HET PANEL VOOR KLIMAAT EN DUURZAAMHEID TOT STAND GEBRACHT.\*

**Nic Balthazar** (Televisie- en filmmaker, klimaatcommunicator), **Carole Billiet** (Milieurecht, Universiteit Gent), **Kobe Bossauw** (Docent Ruimtelijke Planning en Mobiliteit, Vrije Universiteit Brussel-Cosmopolis Centre for Urban Research), **Eric Corijn** (Cultuurfilosoof en Sociaal Wetenschapper, Hoogleraar Sociale en Culturele Geografie / Stadsstudies, Vrije Universiteit Brussel), **Pascal De Decker** (Hoofddocent Departement Architectuur KU Leuven), **Olivier De Schutter** (Professor, Université catholique de Louvain), **Peter Tom Jones** (Dr. in de Toegepaste Wetenschappen, IOF-Onderzoeksmanager Duurzame Metallurgie en Industriële Ecologie & Auteur, KU Leuven), **Wouter Lefebvre** (Luchtkwaliteitsspecialist, VITO), **Cathy Macharis**, (Duurzame Mobiliteit en Logistiek, Vrije Universiteit Brussel-MOBI), **Philippe Marbaix** (Changements climatiques, Université catholique de Louvain), **Jerome Meessen** (Consultant Energie en Klimaat, Climact), **Julien Pestiaux** (Partner Climact), **Ignace Schops** (Klimaat, Natuur en ecosystemen), **Karel Van Acker** (Circulaire Economie, Sign for my Future), **Sara Van Dyck** (Energiebeleid), **Hans Van Dyck** (Professor Gedragsecologie/écologie comportementale/ Behavioural Ecology, Université catholique de Louvain), **David Van Reybrouck** (Auteur, expertise democratie, stichter G1000), **Sara Vicca** (Postdoctoraal onderzoeker/docent, Global change ecology, negatieve emissies, Universiteit Antwerpen), **Tomas Wyns** (Internationaal Klimaatbeleid, Sign for my Future)

## EEN GROEP VAN DESKUNDIGEN INSPIREERDE HET KERNPANEL BIJ SPECIFIEKE ONDERWERPEN EN DROEG BIJ AAN ONDERBOUWING EN VERDIEPING VAN HET EINDRAPPORT, ZONDER NOODZAKELIJK ZELF MEE TE SCHRIJVEN:

**Bram Abrams** (Arrondissementscommissaris, Vlaamse overheid), **Nele Aernouts** (Geografie, Vrije Universiteit Brussel), **Jens Aerts** (Stedenbouwkundige, Vlaamse Vereniging voor Ruimte en Planning), **Lander Baeten** (Prof. Natuurbehoud, Universiteit Gent), **Jan Baulus** (Ruimtelijk planner, Ontwerpbureau Omgeving cvba), **Nicolas Bearelle** (CEO, Revive), **Cathy Berx** (Gouverneur Antwerpen, Provincie Antwerpen/Universiteit Antwerpen), **Jeroen Beyers** (Bio-ecologisch architect), **Franky Bossuyt** (Expert biodiversiteit en natuurontwikkeling, Vrije Universiteit Brussel), **Manu Claeys** (Auteur, expertise democratie, voorzitter stRaten-generaal), **Jan Cools** (Klimaatadaptie en duurzame ontwikkeling, Universiteit Antwerpen), **Kathleen De Beukelaer** (Stedenbouwkundig ontwerper), **Roel De Cleen** (Mobiliteitsexpert), **Pieter De Frenne** (Prof. algemene en toegepaste plantkunde, Universiteit Gent), **Serge de Gheldere** (CEO, Futureproofed), **Tine De Moor** (Prof. dr., Instituties voor collectieve actie in historisch perspectief, Universiteit Utrecht), **Peter De Smet** (Expert energie-innovatie, Clean Energy Innovative Projects), **Patrick Deboosere** (Demografie, Vrije Universiteit Brussel), **Wouter Demuyne** (Ing MRE, Sustainable Urban Development bvba), **Joke Durieux** (Bio-ecologische architect), **Ernest Groensmit** (Ir. Chemische technologie, gepensioneerd), **Rik Hendrix** (Expert ecosysteemdiensten, VITO), **Bernard Hubeau** (Voorzitter Grootouders voor het Klimaat - Emeritus gewoon hoogleraar/gastdocent, Universiteit Antwerpen / gastdocent Vrije Universiteit Brussel), **Stef Kuypers** (Monetair expert, Happonomy), **Hans Leinfelder** (Prof. ruimtelijk beleid, KU Leuven), **Christophe Leroy** (Managing director, Remeha nv), **Patrick Meire** (Prof. ecosysteembeheer en integraal waterbeheer, Universiteit Antwerpen), **Jan Mertens** (Docent groen- en natuurbeheer, Universiteit Gent), **Joris Meys** (bioloog/statisticus, Universiteit Gent), **Luc Peepkorn** (Expert Europees concurrentiebeleid), **Kris Peeters** (Mobiliteitsexpert), **Paul Peeters** (Luchtvaart, Breda University of Applied Sciences), **Koen Rademaekers** (Managing director, Trinomics), **Min Reuchamps**

(Docent in de politieke wetenschappen / Professeur de science politique, Université catholique de Louvain), **Erik Rombout** (Ass. Prof. em. ecologie en milieukunde, KU Leuven), **Manuel Sintubin** (Aard- en Omgevingswetenschappen, KU Leuven), **Hendrik Slabbinck** (Associate Professor in Marketing, Member of BE4LIFE, Universiteit Gent), **Bas Smets** (Architect van Landschappen), **Thijs Smeyers** (Sociaal Beleid & Armoede, Caritas Vlaanderen), **Mihnea Tanasescu** (Fellow of the Research Foundation - Flanders (FWO), Vrije Universiteit Brussel), **Raf Van Casteren** (Project Ingenieur / Site management, CMI), **Gunter Van den Bossche** (Mobiliteit), **Peter Van Humbeek** (Wetenschappelijk medewerker bestuurskunde, Universiteit Antwerpen), **Joeri Van Mierlo** (Mobiliteit, Vrije Universiteit Brussel-MOBI), **Philippe Van Parijs** (Professeur émérite, Chaire Hoover d'éthique économique et sociale, UCLouvain), **Koen Vanthournout** (Onderzoeker Energie), **Bart Vermang** (Professor Energie Technologie, Universiteit Hasselt), **Iris Vermeir** (duurzaam consumentengedrag, BE4Life - Universiteit Gent), **Jonas Verstraeten** (Energy Consultant), **Bert Weijters** (Ph. D. consumentengedrag, Universiteit Gent), **Romain Weikmans** (Climate governance, Université Libre de Bruxelles)

Ook dank aan allen die suggesties voor oplossingen doorgaven via [www.klimaatpanel.be](http://www.klimaatpanel.be).

## COLOFON

Advies communicatie: **Peter Verbiest, Vincent Jansen**  
Eindredactie: **Gie Goris**  
Procesbegeleiding: **Jim Baeten**  
Procescoördinatie: **Stijn Bertrand, Stijn De Vleeschouwer, Stijn Saelens, Agna Smisdom**  
Vormgeving: **Inge D'haen**  
Vertalingen: **Production, Michel Perquy**

Alle deskundigen werkten mee ten persoonlijke titel.

\* De tekst kwam tot stand vanuit het principe: 'Gezien de brede waaier aan expertisevelden kan en hoeft niet iedereen uit het kernpanel in te staan voor elk detail uit de tekst. Er mogen echter geen elementen worden opgenomen waartegen een kernlid fundamentele bezwaren heeft.'

## [\*] ANNEX TO BELGIAN HISTORICAL EMISSIONS, NECP AND 1.5°C SCENARIOS

What does IPCC says about staying under 1.5°C and what does it means for global and Belgian emissions?

Belgium has ratified the Paris Agreement, which has entered into force on May the 6th 2017 for our country. Parties to the Paris Agreement have engaged to “hold the increase in the global average temperature to well below 2 °C above pre-industrial levels and pursue efforts to limit the temperature increase to 1.5 °C above pre-industrial levels, recognizing that this would significantly reduce the risks and impacts of climate change” (Paris Agreement - Article 2).

By setting this target of 1.5 °C, Parties have also mandated the IPCC (Intergovernmental Panel on Climate Change) to write a special report on a 1.5 °C warming, which was published in October 2018. Several useful analyses are contained in this IPCC report, that give indications of the emissions reductions needed in order to stay below 1.5 °C of warming (IPCC SR15, Tables 2.4 and 2.2, SPM C.1.3):

1. In scenarios that keep the temperature increase below 1.5°C over the entire 21 century<sup>1</sup>, global net GHG emissions are down by roughly 55% between 2010 and 2030. In scenarios that are below 1.5°C in 2100 but slightly overshoot 1.5°C before that date, net GHG emissions are down by roughly 43% between 2010 and 2030. The World reaches global net zero GHG emissions typically around 2066 in all those scenarios. Those values are properties of scenarios assessed by the IPCC so far. They are indicative of the emissions reductions in those scenarios, but do not imply that it is needed or appropriate to use aggregated GHG emissions as a long-term policy target<sup>2</sup>.
2. In below-1.5°C scenarios, global net CO<sub>2</sub> emissions are reduced by roughly 65% between 2010 and 2030. The World reaches global net zero CO<sub>2</sub> emissions around 2044. In scenarios that are below 1.5°C in 2100 but slightly overshoot 1.5°C before that date, the CO<sub>2</sub> emission

reduction from 2010 to 2030 is around 45% and the World reaches global net zero CO<sub>2</sub> emissions around 2050.

3. In order to have 2 chances out of 3 to remain under 1.5 °C, global cumulative CO<sub>2</sub> emissions from 2018 onwards should not exceed 420 to 570 GtCO<sub>2</sub><sup>3</sup>.

Taking into account the principle of common but differentiated responsibilities and respective capabilities of countries, as decided in the Paris Agreement, developed countries should reduce their emissions faster than developing ones.

In line with these elements, the EU Commission has proposed a target of net zero GHG emissions in 2050 for Europe. However, there is a well-documented difference between the ‘anthropogenic’ sink as reported by countries and as reported by the global carbon modelling community, in IPCC reports, and hence in the above numbers. The reason is that IPCC reports exclude “natural CO<sub>2</sub> uptake not directly caused by human activities”, as stated in Box SPM.1 of the SR15, while country reporting do not follow that rule on areas categorized as “managed land”, where all sinks can be reported (even if not directly caused by natural activities). For that reason, reducing to “net zero” in term of country (or EU) reporting is equivalent to some positive amount of emission in term of IPCC-SR15 values. This is something that will need continued attention in the future.

In parallel, striving for 1.5 °C, Belgium and Europe should aim towards net zero CO<sub>2</sub> emissions around 2040<sup>4</sup>.

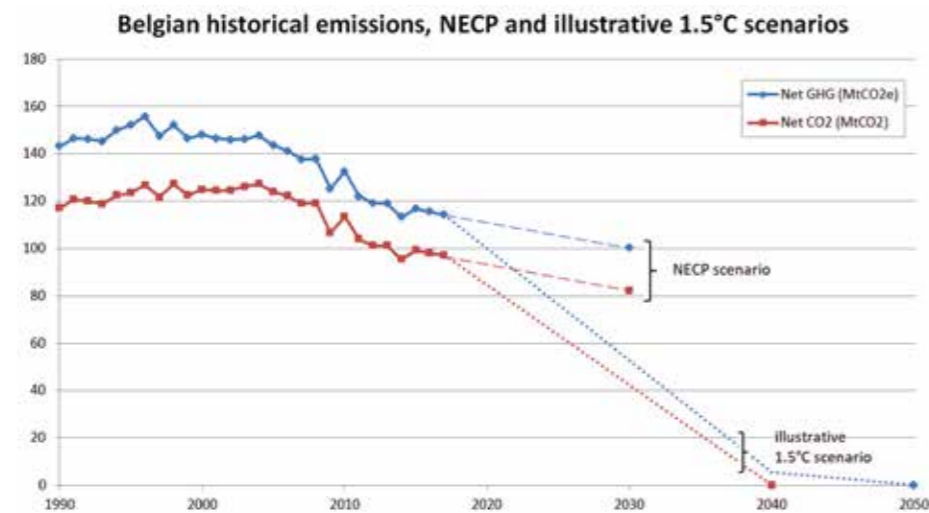
For illustration purposes, linear reduction of CO<sub>2</sub> and other GHG emissions from 2018 levels to net zero in 2040 and 2050 respectively are plotted in Graph 1 below.

<sup>1</sup> Pathways limiting peak warming to below 1.5°C during the entire 21st century with 50–66% likelihood

<sup>2</sup> Using aggregated GHG emissions as policy targets is a separate issue that is not assessed here. The difficulty is that reducing short-lived emissions such as methane does not have the same effect as reducing long-lived emissions such as CO<sub>2</sub>. Some scenarios compatible with 1.5°C do not reach zero aggregated GHG emissions before 2100 as a result of a different share of long vs short lived emission reduction over time (early action on long-lived emissions reduce the need for later reduction in short-lived emissions).

<sup>3</sup> These two numbers reflect two different approaches on estimating the global mean surface temperature, as detailed in the IPCC report.

<sup>4</sup> This is our assessment, given currently available information. IPCC SR15 does not provide information on emission reduction for the EU (nor Belgium) that would be consistent with the global emission scenarios presented.



Graph 1: Belgian emissions in the NECP scenario and in an illustrative 1.5°C scenario

The “carbon budget approach” is a complementary way to look at the same issue. The remaining global **carbon budget** of 420 to 570 GtCO<sub>2</sub> can be divided between countries. Considering an equal share per capita (population basis), this leads to a remaining budget of 630 to 850 MtCO<sub>2</sub> for Belgium from 2018 onwards (6 to 9 times of our current yearly CO<sub>2</sub> emissions). Considering a distribution according to current emissions (countries with more polluting infrastructure get a bigger share to avoid being more subject to stranded assets), this leads to a remaining budget of 990 to 1340 MtCO<sub>2</sub> for Belgium from 2018 onwards (10 to 14 times of our current yearly CO<sub>2</sub> emissions)<sup>5</sup>. These numbers illustrate the size and speed of the changes that are needed to remain under 1.5°C of warming. They do not take into account historical responsibility or equity from a development perspective.

The trajectory illustrated in Graph 1 that corresponds to net-zero CO<sub>2</sub> emissions in 2040 (dotted red line)

leads to **cumulative CO<sub>2</sub> emissions in Belgium from 2018 to 2040 of about 1000 MtCO<sub>2</sub>**, which is in the (high end of the) range discussed above for the Belgian share of the global carbon budget.

Amongst other parameters, the precise definition of trajectories towards the long term objectives of CO<sub>2</sub> and GHG neutrality depends on assumptions regarding the way to achieve CO<sub>2</sub> and GHG neutrality at the European level in 2050. There might be more potential for improvement of natural sinks in some countries and less in others, for example, so neutrality could be achieved at slightly different time horizons for different countries, even if EU as a whole reaches CO<sub>2</sub> neutrality by 2040 and GHG neutrality by 2050.

It is also important to note that, in addition to territorial emissions that are considered in the UNFCCC process, European and Belgian policy needs to pay attention to **emissions related to imported goods**.

<sup>5</sup> In 2017, Belgium accounts for 0,15% of the World population and 0,24% of global CO<sub>2</sub> emissions.



