

Advies betreffende de federale inbreng in het Nationaal Energie Klimaat Plan 2030

- Op vraag van de minister van Energie, leefmilieu en duurzame ontwikkeling, mevrouw Marie Christine Marghem, in een brief van 12 april 2018
- Voorbereid door de werkgroep “Energie en klimaat”
- Goedgekeurd door de Algemene Vergadering via schriftelijke procedure op 30 mei 2018 (zie bijlage 1)
- De oorspronkelijke taal van dit advies is het Frans

1. Context

- [a] Minister van Energie, leefmilieu en duurzame ontwikkeling, mevrouw Marie Christine Marghem, heeft in een brief van 12 april 2018 bij de FRDO een adviesvraag ingediend betreffende de federale inbreng in het Nationaal Energie Klimaat Plan 2030 (NEKP 2030). Dit advies wordt verwacht tegen 15 mei 2018.
- [b] De minister vraagt een beknopt en consensueel advies over de te gebruiken hefbomen en te implementeren beleidsmaatregelen en instrumenten.

2. Advies

2.1. Inleidende opmerkingen

- [1] De Raad staat erop de minister te bedanken voor haar aanvraag betreffende een dossier dat hij bijzonder belangrijk acht. De minister heeft trouwens aangekondigd dat zij in het eerste trimester van 2019 de stakeholders wil raadplegen, en daar staat de Raad positief tegenover.
- [2] De FRDO betreurt evenwel dat hij onvoldoende tijd heeft gekregen opdat de stakeholders de nodige interne besprekingen zouden kunnen voeren en er onderling voldoende over zouden kunnen debatteren.
- [3] De FRDO betreurt eveneens dat hij niet over de resultaten kon beschikken van de studie van het Planbureau “Evaluatie van de impact, voor België, van het energie- en klimaatkader tegen 2030”; die wordt voorgesteld 2 dagen nadat de FRDO zijn advies moet uitbrengen.
- [4] Naast transversale maatregelen gaf de Raad er de voorkeur aan zijn advies volgens een sectoriële benadering te structureren in plaats van op basis van de 5 dimensies van het “*Clean Energy for all Europeans*”-pakket van de Europese Commissie.
- [5] De Raad wijst erop dat hij reeds tal van adviezen over energie- en klimaatkwesties heeft uitgebracht, met inbegrip van de aanpassingsaspecten. Hij wijst in het bijzonder op drie van zijn consensuele adviezen:
- Advies 2014a04 van 27/5/2014 over de concretisering van de transitie van België naar een koolstofarme maatschappij in 2050 (*aspecten inzake governance*);
 - Advies 2014a06 van 27/6/2014 over de transitie van België naar een koolstofarme samenleving tegen 2050 (*sectorale aspecten*);

- Advies 2017a01 over het ontwerp van Belgisch Nationaal Adaptatieplan 2016-2020 voor België, goedgekeurd op 13/2/2017.

2.2. Algemene beschouwingen

- [6] In het kader van een transitie naar een koolstofarme maatschappij is de Raad van oordeel dat het voornaamste en fundamentele doel van een beleid inzake energietransitie erin moet bestaan dat die tot een duurzame samenleving leidt die het volgende garandeert¹:
- het in acht nemen van de grenzen van het leefmilieu en de wil om de klimaatveranderingen te bestrijden, volgens het principe van de gemeenschappelijke maar gedifferentieerde verantwoordelijkheid;
 - de energiebevoorradingszekerheid, zowel voor de consumenten als voor het hele land;
 - een performante economie die het concurrentievermogen van onze ondernemingen verzekert;
 - sociale rechtvaardigheid en een rechtvaardige transitie, die zich houdt aan de vijf pijlers ervan: sociale dialoog, jobcreatie (investeringen, R&D, innovatie), vorming en competenties, respect voor mensen- en arbeidsrechten en een georganiseerde en krachtige sociale bescherming.
- [7] Een transitiebenadering kan helpen om de transformatie van ons energiesysteem te sturen en te versnellen, dit dankzij een benadering die zich concentreert op de wisselwerking tussen de technologie, de maatschappij en het beleid en die uitgaat van de noodzaak om op een geïntegreerde manier te werken en te denken.
- [8] Een transitiebeleid naar een koolstofarme maatschappij vereist een mondiale aanpak, die onder andere leidt naar een *“level playing field”* voor de bedrijven, evenals een brede en strategische aanpak door alle beleidsniveaus in België, die tegelijk proactieve initiatieven aanmoedigt. Die aanpak moet alle uitdagingen van duurzame ontwikkeling integreren, de stakeholders hierbij betrekken om een ruim maatschappelijk draagvlak te verzekeren en coherent zijn met het ontwikkelingsbeleid.
- [9] De energietransitie zal aanzienlijke investeringen vergen die verdeeld moeten worden. De inspanningen moeten betaalbaar zijn voor alle huishoudens, vooral voor de kwetsbare groepen, voor de KMO's en voor de ondernemingen.
- [10] De FRDO beveelt bovendien het volgende aan:
- Energiearmoede oplossen en voorkomen zodat die de maatregelen voor de ontwikkeling naar een koolstofarme maatschappij niet afremt.
 - Het NEKP 2030 beschouwen als een stap naar de verwezenlijking van de federale beleidsvisie op lange termijn inzake duurzame ontwikkeling, zoals goedgekeurd door het KB van 18 juli 2013² (de Belgische uitstoot verminderen met 80 tot 95% in 2050).
 - Toezien op een goede integratie van de elementen van de verschillende beleidsniveaus en op een efficiënte structurele coördinatie van de gewestelijke en federale beleidslijnen in het NEKP 2030.

¹ Advies 2014a04 van 27/5/2014 over de concretisering van de transitie van België naar een koolstofarme maatschappij in 2050, paragrafen [3] tot [5].

² Zie het koninklijk besluit van 18 juli 2013 houdende vaststelling van de federale beleidsvisie op lange termijn inzake duurzame ontwikkeling.

- Toezien op een systemische visie waarin alle – nochtans talrijke – dimensies in een coherent geheel kunnen worden geïntegreerd. Vooral de biodiversiteit dient te worden beschermd en hersteld en daarbij dient rekening te worden gehouden met de synergie tussen het Akkoord van Parijs, de SDG's en de doelstellingen van Aichi.
- Het principe naleven van geïntegreerde vermindering van vervuiling teneinde overdrachten van het ene milieu naar het andere te vermijden (vermijden van “valse oplossingen”³).
- In het kader van de verdeling van de inspanningen (“*burden sharing*”) een methode voor de verdeling van de inspanningen toepassen voor alle huidige en toekomstige klimaatdossiers⁴.
- Zich ervan vergewissen dat het NEKP binnen het Europese kader overeenstemt met de mechanismen om het ambitieniveau te herzien waarin het Akkoord van Parijs voorziet (Talanoa-dialoog, *Global Stocktake*).

2.3. Transversale hefboomen, beleidslijnen en maatregelen

- [11] Om de positieve en negatieve effecten van de transitie naar een koolstofarme maatschappij op de economie en de werkgelegenheid en ook de behoeften aan vorming en reconversie vast te stellen, roept de FRDO op tot het organiseren van een “Nationale conferentie over de rechtvaardige transitie⁵ naar een koolstofarme economie”.
- [12] De FRDO vraagt een herziening van de belastingen op energie om geleidelijk de milieudimensie en een koolstofprijs op de (fossiele) energiedragers te integreren zonder de lasten voor de ondernemingen te verzwaren (*shift* van de fiscaliteit, rekening houdend met de principes vermeld in de paragrafen [6] tot [9]).
- [13] Om rekening te houden met het principe van geïntegreerde vermindering van vervuiling dat in [10], vijfde punt werd vermeld, meent de Raad dat zo volledig mogelijke gegevens noodzakelijk zijn over de levenscyclusimpact van de beleidslijnen en maatregelen en van de overdrachten die zij tot gevolg kunnen hebben (inclusief via rapportering van emissies en van de *carbon leakage* van de industriële productie). Zo kunnen overdrachten zich voordoen via een toename van de emissies van een vervuilende stof terwijl de emissies van een andere vervuilende stof afnemen, of wanneer een lagere uitstoot van een vervuilende stof in een sector leidt tot een hogere uitstoot van diezelfde vervuilende stof in een andere sector.
- [14] De FRDO is van oordeel dat de overheid voldoende middelen moet vrijmaken en garanderen voor alle administraties die bij de invoering van het NEKP betrokken zijn.
- [15] De Raad beveelt aan om de gepaste mechanismen en procedures vast te leggen waarmee de administraties en beleidsniveaus het NEKP gecoördineerd kunnen toepassen.

³ Onder andere bij het gebruik van biomassa voor energiedoelinden of het verminderen van CO₂ ten voordele van stikstofoxiden. Zie hieromtrent het advies dat in de maak is betreffende de governance inzake de luchtkwaliteit.

⁴ Advies 2016a03 over de klimaatgovernance, 4/7/2016, paragraaf [8].

⁵ Advies CRB 2017-2055 over de sociale, economische en milieu-uitdagingen die moeten worden opgenomen bij het definiëren van een energievisie voor België: “Het begrip rechtvaardige transitie voor iedereen naar een ecologisch duurzame economie werd ontwikkeld in de resolutie betreffende « duurzame ontwikkeling, waardig werk en groene jobs » die werd goedgekeurd door de 102de zitting van de algemene conferentie van de Internationale Arbeidsorganisatie (IAO). dd. 19 juni 2013 en het werd opgenomen als overweging van de Overeenkomst dd. 12 december 2015 in het kader van de conferentie van Parijs van de partijen bij de Conventie van de Verenigde Naties betreffende de klimaatverandering. Dat is de reden waarom de jobcreaties en reconversie van jobs moeten kaderen binnen de bestaande structuren van de sociale dialoog en de sociale bescherming, van de inspanning inzake opleiding en ontwikkeling van competenties, van respect voor mensen- en arbeidsrechten”.

[16] De FRDO vraagt om – voor alle vormen van energie – toe te zien op de transparantie voor alle soorten van subsidies, steun en stimulansen, alsook voor het gebruik van de inkomsten uit het ETS (emissiehandelssysteem) of van elke vorm van koolstofprijs. Die instrumenten moeten overigens worden afgewogen tegenover de door het NEKP nagestreefde doelstellingen.

2.4. Sectoriële hefboomen, beleidslijnen en maatregelen

a. Energie (productie, transmissie, opslag)

[17] De Raad adviseert om een duidelijk juridisch kader van de energiemarkt te bepalen en te verzekeren om onder andere de rol en de verantwoordelijkheden van de marktspelers vast te leggen:

- de wederzijdse afstemming tussen productie en verbruik zo goed mogelijk te kunnen beheren en zo de ontwikkeling van hernieuwbare energie te vergemakkelijken,
- de uitbouw van lokale energiegemeenschappen mogelijk te maken⁶,
- investeringen aan te moedigen, en daarbij juridische onzekerheden te vermijden,
- en de consument in staat te stellen bewust te kiezen.

[18] De FRDO vraagt om – binnen het kader van de federale bevoegdheden – de ontwikkeling van hernieuwbare energiebronnen die in de markt moeten geïntegreerd worden te steunen, en daarbij rekening te houden met de volgende aspecten:

- de maturiteit van de technologie,
- het potentieel ervan in ons land om de doelstellingen van het NEKP te behalen,
- de kosten en financieringswijzen,
- de toekomstige ontwikkelingen die zich aftekenen,
- de mogelijke winst,
- de impact op de bevoorradingszekerheid,
- de impact op de energiekost voor de verschillende verbruikers, met aandacht voor de competitiviteit van de energie-intensieve industrie,
- de impact op de netwerken en het in evenwicht houden van die netwerken,
- de uitstoot die zouden kunnen worden vermeden,
- en de mogelijkheid om filières op te zetten in België en nieuwe banen te creëren.

[19] Wat de ontwikkeling van windenergie betreft, beveelt de Raad aan

- *onshore*, om tussen de minister van defensie en de gewesten een open dialoog aan te gaan over de door het leger afgesloten zones.
- *offshore* (met de beoogde capaciteit van 4 GW die in het pact werd aangekondigd), om zich te laten inspireren door de bestaande goede praktijken in de buurlanden - teneinde de productie te maximaliseren, de kosten tot een minimum te beperken en geleidelijk subsidies te vermijden.

⁶ In een lokale energiegemeenschap zijn consumenten, producenten en/of *prosumers* verenigd met als doel hun energieproductie en -verbruik te optimaliseren en in evenwicht te brengen.

- [20] Voor zover een maatschappelijke kosten-batenanalyse de gegrondheid ervan heeft aangetoond, onder andere in vergelijking met alternatieven, vraagt de FRDO het volgende te overwegen:
- een optimaal gebruik van de energiebronnen die verbonden zijn aan het Belgische grondgebied (opslag van hydro-elektrische energie, Noordzee,...);
 - eventueel noodzakelijke extra interconnecties;
 - de ontwikkeling van het “*North Sea Grid*”.
- [21] De Raad vraagt om erop toe te zien dat België streeft naar een optimale bevoorradingszekerheid vanuit een maatschappelijk oogpunt, rekening houdend met de sociale, economische en ecologische doelstellingen.
- [22] De FRDO roept op tot het behouden van een sterke regulator.
- [23] De Raad vraagt om de mogelijke investeerders in de energiesector te sensibiliseren voor de risico's (met name de ‘gestrande activa’ of *stranded assets*) die verbonden zijn aan de transitie naar een koolstofarme maatschappij binnen het in paragraaf [6] beschreven kader.

b. Industrie

- [24] De FRDO vindt dat België moet werken aan een gecoördineerd beleid dat de evolutie en herontplooiing van de industriële weefsel mogelijk maakt, alsook de nodige investeringen in het kader van de doelstellingen van het NEKP en van de doelstellingen op lange termijn.
- [25] Voor de Raad is het belangrijk dat de overheden de sectoren ertoe aansporen om een stappenplan (bv. Europese *roadmaps*) uit te werken met de ontwikkelingen die nodig zijn opdat de industrieën de doelstellingen voor een koolstofarme maatschappij in 2050 zouden kunnen behalen.
- [26] De Raad vindt het belangrijk dat, waar nodig, daadwerkelijk maatregelen worden genomen om de concurrentiepositie van de bedrijven te vrijwaren.⁷
- [27] De FRDO stelt aan de federale overheid voor om er op Europees niveau voor te pleiten het bestaande ecologische, sociale en economische verschil tussen de Europese Unie en haar verschillende handelspartners te evalueren en op te volgen, in samenhang met het industriebeleid en het klimaat- en energiebeleid.
- [28] De Raad adviseert om te investeren in het onderzoek naar de mogelijkheden om de energie-efficiëntie te verbeteren, de energiemix te doen evolueren en naar koolstofarme procedés in de industrie te gaan. Daarnaast vraagt de Raad om innovaties te stimuleren waarmee de economische maturiteit van koolstofarme en duurzame productiemethoden kan worden versneld.

c. Gebouwen

- [29] Een drastische verbetering van de energieprestaties van gebouwen is een absolute prioriteit voor de Raad.
- [30] In het bijzonder is de Raad van oordeel dat de vermindering van de energiebehoefte van woningen – en bijgevolg de lagere factuur voor de huishoudens – een essentieel element is om de energiearmoede te verminderen. In dat verband is het noodzakelijk om specifieke begeleidingsmaatregelen te voorzien voor kwetsbare gezinnen.

⁷ Uittreksel uit het advies CRB 2017-2055 betreffende de sociale, economische en milieu-uitdagingen die moeten worden opgenomen bij het definiëren van een energievisie voor België, p.12.

- [31] Tegen die achtergrond zijn financieringshefbomen nodig om investeringen aan te moedigen, specifiek voor de particulieren en de bedrijven. Het kan bovendien gebeuren dat de investeerders niet zelf de energieverbruikers zijn, bijvoorbeeld bij gebouwen die worden verhuurd. Aangepaste financieringshefbomen moeten dan een antwoord bieden op deze situaties erover wakend dat een bovenmatige stijging van de huurprijzen wordt vermeden en dat die stijging in verhouding blijft met de verwezenlijkte energiebesparingen.
- [32] De Raad is van oordeel dat de federale overheid binnen het kader van haar bevoegdheden de energierenovatie van gebouwen moet ondersteunen.
- [33] Aangezien de overheid een voorbeeldfunctie heeft, beklemtoont de FRDO de noodzaak om haar gebouwenbestand te renoveren om tot een hoge energie-efficiëntie en klimaatneutraliteit te komen.
- [34] Wat de warmteproductie betreft, meent de Raad dat specifieke maatregelen moeten worden genomen op het vlak van:
- correcte identificatie van de behoefte aan warmte/koude (o.m. afmetingen) en van de technologische mogelijkheden om daaraan tegemoet te komen, o.m. hernieuwbare energie en opslag;
 - invoering van strenge emissienormen, of zelfs een verbod op sommige soorten verwarming (bv.: in sommige steden of gebieden met luchtkwaliteitsproblemen). De normen kunnen ook betrekking hebben op brandstoffen;
 - promotie van duurzamere verwarmingssystemen (parallel met ontmoediging van minder performante verwarmingssystemen) en warmteopslag waar dat gerechtvaardigd is.
 - invoering van stimulansen om een verwarmingssysteem te vervangen wanneer het huidige systeem sterk vervuult;
 - effectieve controle van de verplichtingen in termen van (schoorsteen-)onderhoud.
- [35] Bij het invoeren van die maatregelen in de bouwsector adviseert de Raad om te profiteren van de samenwerkingsverbanden tussen de beleidsniveaus om de efficiëntie van de verschillende instrumenten te verbeteren, onder andere de langetermijnstrategieën inzake renovatie⁸ en de algemene invoering van het “gebouwenpaspoort”.

d. Mobiliteit en vervoer (met inbegrip van de infrastructuur)

- [36] In tal van zijn adviezen wijst de FRDO op de noodzaak aan een mobiliteitsvisie. Wat betreft de behoefte aan een interfederale mobiliteitsvisie vroegen de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven (CRB) en de FRDO in 2014, in een gezamenlijk en consensueel advies⁹, “*een interfederale strategische visie inzake mobiliteit die verenigbaar is met duurzame ontwikkeling.*”¹⁰

Deze visie is noodzakelijk om de beleidslijnen van de verschillende beleidsniveaus op elkaar af te stemmen. Volgens de Raad zou deze visie moeten worden opgebouwd in samenhang met een strategische visie over ruimtelijke ordening. De raad vindt dat ze zou moeten worden ontwikkeld via overleg op verschillende beleidsniveaus (federaal, regionaal en lokaal) en

⁸ Zie artikel 4 van richtlijn 2012/27/EU van het Europees parlement en de Raad van 25 oktober 2012 betreffende energie-efficiëntie.

⁹ Advies 2014a09 over de “Federale actievoorstellen ter bevordering van carpooling in België”, goedgekeurd op 24 oktober 2014.

¹⁰ De OESO heeft een duurzaam mobiliteitssysteem gedefinieerd als “een systeem dat noch de volksgezondheid noch de ecosystemen in gevaar brengt en dat beantwoordt aan de toegankelijkheidsbehoeften en daarbij (a) hernieuwbare hulpbronnen gebruikt aan een tempo dat lager ligt dan dat van hun regeneratie en (b) niet-hernieuwbare hulpbronnen gebruikt aan een tempo dat lager ligt dan dat waaraan hun hernieuwbare alternatieven worden ontwikkeld.” (Project on environmentally sustainable transport (EST), The economic and social implications of sustainable transportation, Proceedings from the Ottawa workshop, Paris, January 2000, p. 12).

tussen verschillende actoren [de vervoersmaatschappijen, het maatschappelijk middenveld (inclusief de sociale gesprekspartners) en de economische actoren], en dat ze zou moeten leiden tot de aanneming van een algemeen interfederaal mobiliteitsplan dat coherent is met de eventuele mobiliteitsplannen van alle beleidsniveaus.”

Dit mobiliteitsplan moet bestaan uit een geïntegreerde en geplande aanpak op lange termijn om op gepaste wijze een antwoord te bieden op de huidige en toekomstige behoeften inzake mobiliteit, waarbij de beginselen op het vlak van rechtvaardigheid, efficiëntie, toegankelijkheid voor zowel de bedrijven als de burgers, veiligheid, efficiënte strijd tegen de vervuiling en andere externe negatieve factoren met elkaar worden verzoend.

- [37] In zijn advies over de transitie van België naar een koolstofarme samenleving tegen 2050¹¹, definieert de FRDO zijn visie over dit thema als volgt:

“Het transport is op efficiënte en milieuvriendelijke wijze georganiseerd. De vraag naar mobiliteit wordt zoveel mogelijk beperkt, terwijl tegelijk de concurrentiekracht van de economie en de goede werking van de maatschappij in haar geheel worden verzekerd.”

Zoals vermeld in het advies van de CRB¹² over de basisprincipes voor een duurzaam mobiliteitsbeleid, moet een duurzaam mobiliteitsbeleid terzelfdertijd de volgende drie doelstellingen nastreven:

- *“de burgers (met inbegrip van de werknemers) op een betaalbare, veilige en efficiënte manier toegang verschaffen tot goederen en diensten, de arbeidsplaatsen en het sociaal maatschappelijk leven;*
- *de bedrijven in staat stellen om op een concurrentiële, veilige en efficiënte manier toegang te hebben tot hun grondstoffen en hun goederen en diensten op dezelfde manier te kunnen afleveren;*
- *de impact van de mobiliteit op het leefmilieu en de volksgezondheid minimaliseren.”*
In dit verband dient erop te worden toegezien dat de Europese doelstellingen inzake luchtkwaliteit en de uitstoot van CO₂ worden behaald.

- [38] De FRDO meent dat de acties die moeten worden ondernomen op het vlak van mobiliteit zowel het aanbod als de vraag moeten betreffen. Ze moeten bovendien passen in een duurzaam mobiliteitsbeleid en moeten dus allemaal terzelfdertijd de drie bovengenoemde doelstellingen nastreven. In dat kader moeten de volgende aspecten (niet-beperkende lijst) worden behandeld:

- De ruimtelijke ordening herbekijken: activiteiten hergroeperen om de afgelegde afstanden te verminderen en de toegang tot oplossingen zoals collectief vervoer en zachte mobiliteit vergemakkelijken.
- Het aanbod en de dienstverlening van zowel het openbaar als van het privé vervoer¹³ verbeteren, alsook de integratie ervan. Het treinvervoer moet trouwens een rol van structurerende verkeersas voor de mobiliteit spelen.
- De vervoersinfrastructuur en intermodale platformen onderhouden, verbeteren en vervolledigen; de verschillende infrastructuren intelligent en met elkaar communicerend maken; het gebruik van de bestaande infrastructuur optimaliseren en de infrastructuur die nodig is voor zachte mobiliteit ontwikkelen. Als gevolg daarvan zullen investeringen nodig zijn.

¹¹ Advies 2014a06 over de transitie van België naar een koolstofarme samenleving tegen 2050, goedgekeurd op 27/6/2014.

¹² Advies CRB2015-2220 over de basisprincipes voor een duurzaam mobiliteitsbeleid, 18/11/2015.

¹³ Een correcte prognose in real time van de trajecttijden en een goede communicatie van die prognoses kunnen bijvoorbeeld de mobiliteit van de burgers verbeteren.

- Toezien op een gezonde concurrentie tussen de spooroperatoren, waarbij misbruik van machtspositie wordt vermeden, met behulp van een sterke regulator.
- Alternatieve mobiliteit vergemakkelijken (*carpooling, carsharing, fietsen, te voet gaan, collectief vervoer,...*)
- De toegang tot steden herbekijken (overstapparkings, gedeelde leveringen, nachtelijke leveringen...)
- Minder vervuilende voertuigen bij de overheden en ondernemingen promoten, onder meer via elektrificatie.
- De nieuwe technologieën bevorderen (autonome voertuigen enz.) die een mogelijk grote positieve impact hebben op het gebied van vervuiling, congestie, veiligheid, toegang tot mobiliteit,... binnen een kader om erover te waken dat de drie doelstellingen van een duurzaam mobiliteitsbeleid worden verwezenlijkt.
- De organisatie van het werk en van de samenleving herbekijken om het aantal verplaatsingen te beperken en/of ze beter te spreiden in de tijd, met respect voor een nauw overleg met de sociale gesprekspartners.

[39] Om deze verschillende mogelijkheden uit te voeren beschikken de overheden over verschillende instrumenten, waaronder:

- de fiscaliteit en andere instrumenten van financiële aard (er zouden bijvoorbeeld maatregelen kunnen worden genomen om de verandering van woonplaats te vergemakkelijken).
- de productnormen.
- sensibilisering.
- de reglementeringen (wegcode, toegangsregels tot een stad, enz.)
- de beheersovereenkomsten van de NMBS, Infrabel en van andere exploitanten van openbare vervoersdiensten.
- ...

[40] De FRDO vraagt om onder de verschillende instrumenten van de voertuigenbelastingen de potentiële rol te onderzoeken van een kilometerheffing naargelang van de congestie, de luchtvervuiling en de infrastructuurkosten met het oog op het behalen van de doelstellingen inzake duurzame mobiliteit die vermeld zijn in paragraaf [37]. Deze rol moet worden onderzocht in het licht van een toekomstige daling van de inkomsten uit accijnzen die met name verband houdt met de toenemende elektrificatie van het voertuigenpark.

[41] De FRDO adviseert om het systeem van de bedrijfswagens te herzien zoals dat wordt aanbevolen door de Europese Commissie¹⁴, door een “mobiliteitsbudget” in te voeren zoals voorgesteld door de sociale gesprekspartners in het advies CRB 2017-0885 van de CRB en de NAR.

[42] De Raad vraagt om te investeren in onderzoek en ontwikkeling op het gebied van gedeelde mobiliteit¹⁵ en “lage emissies”.

¹⁴ COM(2017) 501 final.

¹⁵ Zie advies 2014a09 over de “Federale actievoorstellen ter bevordering van carpooling in België”, goedgekeurd op 24/10/2014.

- [43] De Raad vindt dat het noodzakelijk is de duurzaamheidscriteria van biobrandstoffen op Europees niveau te verstrengen¹⁶. Hij adviseert dat de Europese en Belgische overheden het gebruik van problematische alternatieven beperken en uitsluiten zoals beschreven in paragraaf [6] van zijn advies over het ontwerp van koninklijk besluit houdende bepaling van productnormen voor transportbrandstoffen uit hernieuwbare bronnen¹⁷, en daarbij tegelijk hun doelstellingen betreffende het gebruik van hernieuwbare energie in de transportsector nakomen¹⁸.
- [44] Op Europees niveau beveelt de FRDO aan om te werken aan een continentaal beleid ten gunste van het treinvervoer, waarmee internationaal geïntegreerde diensten kunnen worden ingevoerd en de interoperabiliteit tussen spoorwegnetten kan worden bevorderd.
- [45] In de internationale onderhandelingen vindt de Raad het belangrijk om te ijveren voor de invoering van een koolstofprijs in de scheepvaart- en luchtvaartsector en voor het opleggen of versterken van emissienormen voor die sectoren. De btw en de belastingen op de tickets zouden moeten worden opgenomen in deze denkoefening.
- [46] De Raad vestigt er de aandacht op dat het belangrijk is de milieueffecten van de binnenscheepvaart te verminderen.

e. Landbouw en voeding

- [47] De efficiëntie verhogen en de verliezen beperken, dat kan in alle sectoren en voor alle soorten producten leiden tot een lagere CO₂-emissie. Meer in het bijzonder voor de voedingssector wijst de Raad er nogmaals op dat hij verschillende maatregelen heeft voorgesteld om de verliezen en verspilling van voedsel te verminderen (bijvoorbeeld met betrekking tot het overleg, de aanvullende indicatoren, de sensibilisering, de voorbeeldfunctie, de houdbaarheidsdata, het sociaal aan de slag gaan met voedseloverschotten,...) in zijn advies over dit onderwerp.¹⁹
- [48] De FRDO vraagt om het huidige systeem van import van plantaardige eiwitten te transformeren. Dit moet duurzamer worden²⁰. Hij verwijst in het bijzonder naar hoofdstuk 2.3 van zijn advies over plantaardige en dierlijke eiwitten, en naar de maatregelen voorgesteld in paragraaf [8] ervan.
- [49] De Raad adviseert om de consumptie van dierlijke eiwitten te verschuiven naar meer duurzaam geproduceerde dierlijke eiwitten en naar – eveneens duurzaam geproduceerde – plantaardige eiwitten²¹. Hij verwijst in het bijzonder naar hoofdstuk 2.4 van dat advies, en naar de maatregelen voorgesteld in paragraaf [15] ervan.
- [50] De FRDO vindt dat gestart moet worden met een omvattend wetenschappelijk onderzoeksprogramma dat de bestaande kennis over alle facetten van de eiwittransitie beter inventariseert en dat zou starten met gericht nieuw onderzoek over ontbrekende elementen in de kennis²².

¹⁶ Zie advies 2018a01 over het ontwerp van koninklijk besluit houdende bepaling van productnormen voor transportbrandstoffen uit hernieuwbare bronnen, goedgekeurd op 14/2/2018, paragraaf [3].

¹⁷ Zie advies 2018a01 over het ontwerp van koninklijk besluit houdende bepaling van productnormen voor transportbrandstoffen uit hernieuwbare bronnen, goedgekeurd op 14/2/2018, paragraaf [6].

¹⁸ Zie advies 2018a01 over het ontwerp van koninklijk besluit houdende bepaling van productnormen voor transportbrandstoffen uit hernieuwbare bronnen, goedgekeurd op 14/2/2018, paragraaf [5].

¹⁹ Zie advies 2015a02 over voedselverlies en -verspilling, goedgekeurd op 24/4/2015.

²⁰ Zie advies 2011a01 over dierlijke en plantaardige eiwitten, goedgekeurd op 3/2/2011.

²¹ Zie advies 2011a01 over dierlijke en plantaardige eiwitten, goedgekeurd op 3/2/2011.

²² Zie advies 2011a01 over dierlijke en plantaardige eiwitten, goedgekeurd op 3/2/2011, [21]

- [51] Volgens de Raad moet ook een nationaal transversaal platform worden opgezet in het kader van een globale visie op de transitie naar een duurzaam voedingssysteem.²³ Dit nationaal platform zou tot stand moeten komen op basis van gewestelijke initiatieven die in dit verband werden genomen sinds 2011.
- [52] De FRDO adviseert om te investeren in het onderzoek naar de rol van de land- en de bosbouw in de vastlegging van koolstof, vooral in de bodem, en naar de emissies door de veehouderijsector in een systeembenadering.
- [53] Voor de Raad is het belangrijk dat de overheden de landbouwsector ertoe aansporen om een stappenplan uit te werken met de ontwikkelingen die nodig zijn opdat die sector de doelstellingen voor een koolstofarme maatschappij in 2050 zou kunnen behalen.
- [54] De FRDO vindt dat het – binnen het kader van de federale bevoegdheden – nodig is steun te geven aan seizoensgebonden producten en duurzame voedingssystemen.

f. Afval

- [55] De Raad is van oordeel dat de overheden zich moeten vergewissen van de concrete uitvoering van de federale²⁴ en regionale stappenplannen betreffende de circulaire economie, wat zo ook een bijdrage kan vormen aan de realisatie van de doelstellingen van het NEKP.
- [56] Voor de FRDO moet de doelstelling tot een vermindering van CO₂ worden verwezenlijkt door rekening te houden met de afvalhiërarchie, namelijk in deze volgorde: eerst preventie van afval, vervolgens de nuttige toepassing ervan (recycling, compostering, enz.), en tot slot de energierugwinning²⁵.

²³ Zie advies 2011a01 over dierlijke en plantaardige eiwitten, goedgekeurd op 3/2/2011, [17]

²⁴ Zie hieromtrent het advies 2016a04 over een pakket van maatregelen ter ondersteuning van de circulaire economie, goedgekeurd op 7/9/2016

²⁵ Zoals vermeld in richtlijn 2008/98/EG van het Europees parlement en de Raad van 19 november 2008 betreffende afvalstoffen

Bijlage 1. Stemgerechtigde leden van de Algemene Vergadering die hebben deelgenomen aan de stemming over dit advies

Ledengroep	Stem VOOR	Stem TEGEN	ONTHOUDING	TOTAAL
Voorzitster en ondervoorzitters				
Magda Aelvoet	+			
Mathias Bienstman	+			
Oliver Van der Maren	+			
Mathieu Verjans	+			
<i>Totaal op 4 met stemrecht</i>	4	0	0	4
NGO's voor milieubescherming				
Olivier Beys	+			
Céline Tellier	+			
Gwendoline Viatour	+			
<i>Totaal op 3 met stemrecht</i>	3	0	0	3
NGO's voor ontwikkelingssamenwerking				
Véronique Rigot	+			
Jan Van de Poel	+			
<i>Totaal op 3 met stemrecht</i>	2	0	0	2
Werknemersorganisaties				
Giuseppina Desimone	+			
Nilüfer Polat	+			
François Sana	+			
<i>Totaal op 6 met stemrecht</i>	3	0	0	3
Werkgeversorganisaties				
Vanessa Biebel	+			
Diane Schoonhoven	+			
Piet Vanden Abeele	+			
<i>Totaal op 6 met stemrecht</i>	3	0	0	3
Jeugdorganisaties				
Elliot Herman	+			
Nele Van Hoyweghen	+			
<i>Totaal op 2 met stemrecht</i>	2	0	0	2
TOTAAL van de stemmen op 24 leden met stemrecht	17	0	0	17

Bijlage 2. Vergaderingen voor de voorbereiding van dit advies

De werkgroep “Energie en klimaat” van de FRDO heeft op 20 april, 27 april, 2 mei en 8 mei 2018 (in de ochtend en namiddag) vergaderd om dit advies voor te bereiden.

Bijlage 3. Personen die meewerkten aan de voorbereiding van dit advies

Voorzitterschap

Prof. Jean-Pascal van Ypersele (UCL) – voorzitter van de WG “Energie en klimaat”
Dhr. Romain WEIKMANS (ULB – ondervoorzitter van de WG “Energie en klimaat”)

Leden en hun vertegenwoordigers

Mevr. Herlinde BAEYENS (Vlaamse Jeugdraad)
Dhr. Matthias BIENSTMAN (BBLV)
Dhr. Steve BRAEM (AB-REOC)
Dhr. Pieterjan DEBERGH (VBO)
Mevr. Leen DE CORT (AB-REOC)
Dhr. Jacques DE GERLACHE (Green Facts)
Mevr. Inge DHUYVETTER (FPB)
Dhr. Noé LECOCQ (IEW)
Dhr. Billy-Ray MURAILLE (AB-REOC)
Mevr. Aurélie NOIRET (FWA)
Mevr. Nilüfer POLAT (CGSLB)
Dhr. François SANA (CSC)
Mevr. Diane SCHOONHOVEN (Boerenbond)
Mevr. Laurien SPRUYT (BBL)
Dhr. Sébastien STORME (FGTB)
Dhr. Thomas VAEL (ACV)
Mevr. Lien VANDAMME (11.11.11)
Mevr. Julie VANDENBERGHE (WWF)
Dhr. Olivier VAN DER MAREN (FEB)
Dhr. Jean-Pierre VAN DIJK (FPB)

Uitgenodigde experts

Mevr. Claire COLLIN (FOD Volksgezondheid, leefmilieu)
Mevr. Laurence DE CLOCK (FOD Volksgezondheid, leefmilieu)
Mevr. Karen GEENS (FOD Economie)
Dhr. Fre MAES (FOD Volksgezondheid, leefmilieu)
Dhr. Mundon-Izay NOTI (FOD Mobiliteit en vervoer)

Secretariaat FRDO

Dhr. Marc DEPOORTERE
Dhr. Fabrice DEHOUX
Mevr. Chris SCHUURMANS