

Verslag event “Fit for 55-pakket”

Waarom deze hoorzitting en waarom dit verslag?

Op 14 juli 2021 stelde de Europese Commissie haar maatregelenpakket “Fit for 55” voor – een pakket dat gekoppeld is aan de doelstelling om de Europese broeikasgasuitstoot tegen 2030 met minstens 55% te verminderen ten opzichte van 1990. De voorgestelde wetgevingsinstrumenten moeten er voor zorgen dat we deze ambitie halen en aldus het pad kunnen effenen voor EU klimaatneutraal in 2050.

Dit pakket vormt een fameuze uitdaging: niet alleen voor de Europese onderhandelaars – die in het komende jaar druk doende zullen zijn definitieve beslissingen te nemen over deze voorstellen – maar ook voor de Lidstaten (en dus voor deelstaat Vlaanderen) – die immers proactief moeten beginnen nadenken over de extra maatregelen die ze zouden kunnen of zouden moeten introduceren.

Deze hoorzitting – en het verslag hierover – heeft als doel ervoor te zorgen dat alle Vlaamse betrokkenen geïnformeerd aan de startmeet verschijnen voor dit veeleisende parcours.

Aan het einde, in een bijlage, worden overigens ook alle ingezonden vragen gereproduceerd: op zich verschaffen deze vragen al inzicht in de vele aspecten die men zich bij “Fit for 55” kan indenken.

Volgnummer briefing nota	2021 15	Versie:	3
Auteur + e-mailadres	Jan Verheeke, jan.verheeke@minaraad.be		
Co-auteurs	Stefanie Corens, stefanie.corens@minaraad.be Ina De Vlieger, ina.devlieger@vleva.eu		
Deze briefing betreft een verslag van het door VLEVA, VEKA en MINARAAD georganiseerde event over het door de Commissie uitgebrachte klimaat- en energiepakket “fit for 55”.			

Inhoud

Waarom deze hoorzitting en waarom dit verslag?	1
Inhoud	2
Verwelkoming door Celeste Wezenbeek, Liaison-officer energie & klimaat VLEVA	3
Keynote door Tom Van Ierland, Strategy and Economic Assessment, DG Climate	3
Wijzigingen aan de <i>Effort-Sharing Regulation</i> (ESR).....	4
<i>Emissions Trading for Road Transport and Buildings</i>	6
<i>Climate Social Fund</i>	6
De wetgeving i.v.m. het landgebruik	6
De versterking van het huidige ETS-systeem.....	7
<i>Carbon Border Adjustment Mechanism</i>	7
Toename van investeringen in innovatie.....	8
De wetgeving i.v.m. personenwagens en lichte vrachtvoertuigen	8
Herziening van de Richtlijn Hernieuwbare Energie	9
Herziening van de Energie Efficiëntie-Richtlijn	10
Vliegverkeer + alternatieve brandstoffen + richtlijn energiefiscaliteit	10
Vraagstelling	10
Interventie vanwege Stijn Caekelbergh, raadgever kabinet minister Zuhail Demir	11
Interventie	11
Vraagstelling	12
Toelichting door Tomas Velghe, Vlaams Energie- en Klimaatagentschap (VEKA)	12
Interventies, vragen en debat met leden van VLEVA en MINARAAD	13
Diane Schoonhoven (BOERENBOND)	13
Saartje Swinnen (ESSENSCIA)	13
Mark Dillen (Vlaamse Conferentie Bouw – VCB)	14
Benjamin Clarysse (Bond Beter Leefmilieu – BBL).....	14
Nele Renders (Vlaams Instituut voor Technologisch Onderzoek - VITO).....	15
Nog enkele ingezonden vragen	15
Slotwoord door Jan Verheeke, secretaris Minaraad	16
BIJLAGE: ingezonden en deels gestelde vragen	17
Gericht aan Tom Van Ierland	17
Gericht aan Stijn Caekelbergh	18
Gericht aan Tomas Velghe (VEKA)	18
Gericht aan Saartje Swinnen.....	18
Gericht aan Marc Dillen	18
Gericht aan Nele Renders	18
Vooraf gestelde vragen.....	19

Verwelkoming door Celeste Wezenbeek, *Liaison-officer energie & klimaat VLEVA*

Celeste Wezenbeek verwelkomt voor deze webinar – aangeboden door een samenwerking van VLEVA, VEKA en de MINARAAD. Er zijn door de deelnemers **vele vragen** ingezonden, en die komen zoveel mogelijk aan bod. De niet-gestelde vragen zullen teruggevonden worden in het verslag.

Keynote door Tom Van Ierland, *Strategy and Economic Assessment, DG Climate*

Spreker dankt voor deze seminar, waarmee een breed publiek in Vlaanderen wordt bereikt. De presentatie heet "*delivering the European Green Deal*". President Von der Leyen heeft immers steeds deze **Green Deal** centraal gesteld, waarvan het de bedoeling is om een groeiagenda voor de toekomst te koppelen aan een vergroening van ons maatschappelijk functioneren. Het nu voorliggende pakket "*Fit for 55*", dat is uitgekomen op 14 juli, is een belangrijk onderdeel hiervan, maar niet het enige. Het doel is het met 55% reduceren van de Europese broeikasgasemissies tegen 2030, vergeleken met 1990. Het gaat om netto-emissies, t.t.z. de absorptie door landgebruik wordt mee in rekening gebracht.

Een en ander gebeurt met het oog op het bereiken van **Europese klimaatneutraliteit tegen 2050**. Het is belangrijk te beseffen dat we hieraan niet kunnen ontkomen. Het recente IPCC-rapport heeft aangetoond dat de effecten van klimaatverandering al duidelijk aanwezig zijn en steeds verder zullen stijgen. Zolang we broeikasgassen uitstoten, zal die klimaatverstoring toenemen. We moeten dus naar een maatschappij gaan waarbij emissies naar nul tenderen, i.e. waarbij de nog overblijvende emissies in balans gebracht worden met verwijderingsprocessen.

De Europees beoogde **klimaatneutraliteit** komt er iets eerder dan wat de IPCC-modellen aanbevelen op wereldvlak: globaal zou het gaan om **CO₂-neutraliteit** tegen 2050. Om het Europese doel te bereiken is er alleszins een opschaling nodig van de tot dusverre doorgevoerde maatregelen. De recent vastgestelde *European Climate Law* bepaalt dan ook **niet alleen de doelstelling, maar** introduceert **ook de mechanismen** om het doel op te volgen.

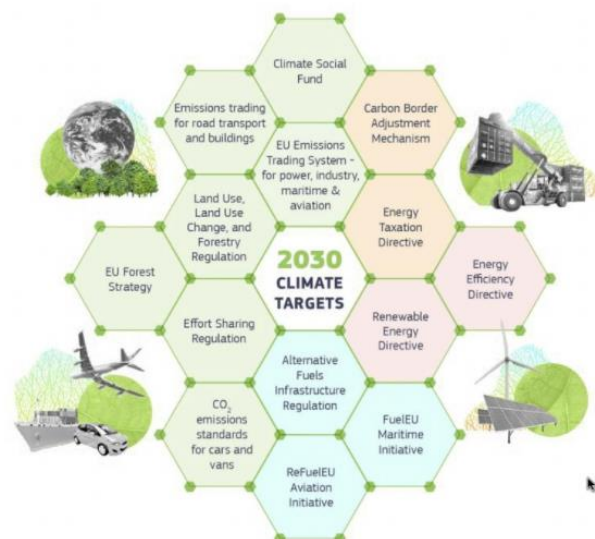
Delivering the European Green Deal

13 interconnected legislative proposals to deliver on the ambitious target.

The package aims to make the EU 'fit for 55' in a

- fair,
- cost-efficient and
- competitive manner

It is a policy mix that respects a balance between **pricing, targets, taxes, standards and support measures**



Het nu gelanceerde pakket is een van de grootste ooit, met **13 wetgevingsvoorstellen**. Alle 13 zullen hierna worden geschetst. Algemeen moet het pakket fair zijn, kosten-efficiënt en moet het de competitiviteit garanderen. Alle **instrumentencategorieën** worden ingezet:

Policy mix at a glance

Pricing	Targets	Rules
<ul style="list-style-type: none"> • Stronger ETS including in aviation • Extending the ETS to maritime, road transport, and buildings • Updated Energy Taxation Directive • Carbon Border Adjustment Mechanism 	<ul style="list-style-type: none"> • Updated Effort Sharing Regulation • Updated LULUCF Regulation • Updated Renewable Energy Directive • Updated Energy Efficiency Directive 	<ul style="list-style-type: none"> • Stricter CO₂ performance for cars & vans • New infrastructure for alternative fuels • ReFuelEU: More sustainable aviation fuels • FuelEU: Cleaner maritime fuels
Support measures		
Using revenues and regulations to promote innovation, build solidarity and mitigate impacts for the vulnerable, notably through the new Social Climate Fund and enhanced Modernisation and Innovation Funds		

The Fit for 55 Package consists of a set of **inter-connected proposals that strike a careful balance** between pricing, targets, standards and support measures.



Sommige maatregelen werken **via prijssignalen**, met uitbreiding van het bereik van het ETS-systeem en met inzet op fiscaliteit en taxatie aan de grens. Andere instrumenten werken op **doelstellingen**: m.b.t. non-ETS, landgebruik (LULUCF) en hernieuwbare energie en energie-efficiëntie. Als derde wordt er ook **regelgeving** ingezet, met name standaardisatie voor auto's, nieuwe infrastructuur voor alternatieve energiebronnen en verbeterde brandstoffen in luchtvaart en maritiem transport. Tot slot zijn er **ondersteunende instrumenten**, met inzet van de Europese Fondsen, het innovatiebeleid, en de inzet van sociale correctiemechanismen.

Wijzigingen aan de *Effort-Sharing Regulation (ESR)*

Het gaat om de regelgeving die op lidstaatniveau **doelstellingen** oplegt **aan de sectoren** die niet gedekt worden door de ETS, vanwege de relatieve **kleinschaligheid van de actoren** ervan: Landbouw, Transport, Gebouwen en Kleine industrie. De nu voorliggende bijstelling is gebaseerd op een uitgebreide bevraging. In het algemeen bleek hieruit dat er geen van die sectoren direct wilden toetreden tot het ETS-systeem, maar dat wel voor mogelijk hielden. Het voorstel houdt dit in: de sectoren blijven behouden, maar Gebouwen en Transport worden ook meegenomen in de ETS-regeling.

De beoogde gemiddelde reducties van deze sectoren, samen genomen, stijgen van -29% naar **een reductie met -40%** tegen 2030, vergeleken met 2005. Het beleid in de betrokken sectoren wordt nu heel belangrijk, en er moet een duurzame verandering bekomen worden in de emissieprofielen.

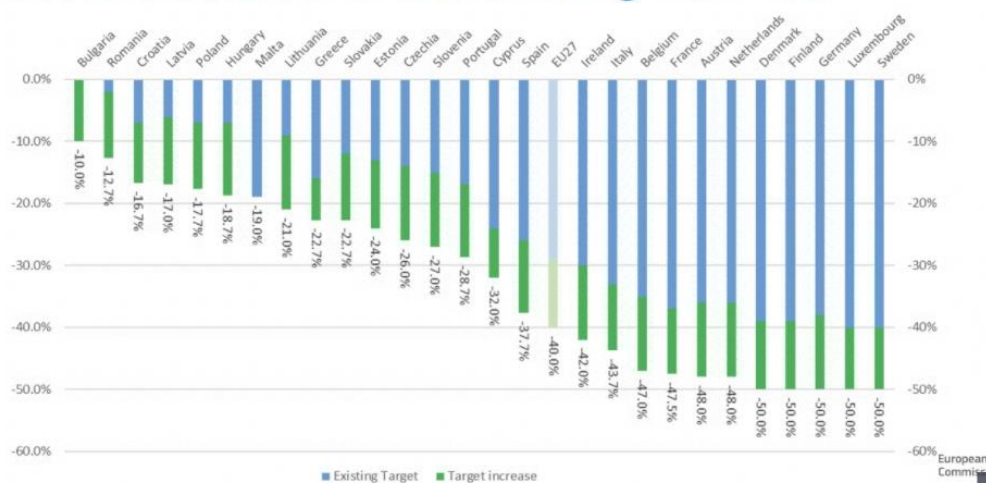
Effort Sharing Regulation

- Sets national GHG reduction targets for sectors outside the Existing ETS
- Increase on average of national targets by 11 pp (from -29% to -40% by 2030 vs 2005)
- Continues to cover road transport and buildings sectors, alongside their inclusion in the new ETS
- Set targets based on capacity to act (GDP per capita criteria)
- Cost efficiency corrections including limitation of target increase to 12 pp
- Flexibilities continued to improve cost efficiency
 - Banking and limited borrowing
 - Flexibility between MS
 - Existing ETS flexibility
 - Existing LULUCF flexibility but split in two periods (2021-2025, 2026-2030)



De doelstellingen in het *effort-sharing*-systeem worden, zoals voorheen, **verdeeld onder de Lidstaten**. Hierbij wordt voorgesteld dat de Lidstaten met een hoger inkomen relatief meer acties zullen ondernemen dan Lidstaten met een lager inkomen. Deze verdeling wordt dus gebaseerd op geactualiseerde BNP/capita-cijfers, gecorrigeerd met kost-efficiëntie-elementen, en met een aftopping van de stijging voor afzonderlijke Lidstaten tot 12%. Hiervan profiteert België, want anders was de stijging 14% geweest. Een en ander leidt tot een verdeling als volgt:

National GHG reduction targets in the sectors outside of the existing EU-ETS



België zit in de groep van de hogere reductiedoelen. Niet onbelangrijk is de nagestreefde **convergence van emissies per capita**. België was historisch gezien een land met hoge emissies per capita. Het streefdoel is een variantie omheen het EU-gemiddeld met 1 ton/capita.

Belangrijk voor België zijn ook de voorziene **mogelijkheden tot flexibiliteit**: *banking, borrowing*, en flexibiliteit (*) tussen de Lidstaten, (*) in relatie tot ETS (België heeft hiervan reeds gebruik gemaakt) en/of (*) in relatie tot het landgebruik (deze is wel opgesplitst in twee perioden, wat ermee te maken heeft dat de Klimaatwet het gebruik van de LULUCF-rechten beperkt heeft).

Emissions Trading for Road Transport and Buildings

Het ETS-systeem wordt nu uitgebreid tot Gebouwen en Wegtransport. De logica hiervan is gebaseerd op het denkbeeld dat **prijsprikkels op het niveau van de brandstofleveranciers** zullen leiden tot het rationeel gebruik van energie, en dus tot een rationele inzet van investeringen. Belangrijk is te beseffen dat dit niet gezien wordt als het enige beleidsinstrument. De voorgestelde reducties zouden -43% (2030 vergeleken met 2005) bedragen, wat iets meer is in vergelijking met de overige non-ETS-sectoren.

Extension of the EU ETS: new system for Building and Road Transport

- **Separate upstream system, regulating the fuel suppliers and not the end-consumers:** regulating tax warehouses and fuel suppliers (fuels sold). Cost-effective contribution: -43% GHG reductions 2030 to 2005.
- Establishment of a **Social Climate Fund:** to address social impacts from the new trading system on vulnerable groups. In principle **25% of the expected revenues** from the new trading system, with Member States adding at least same amount.
- Eligible spending: temporary direct support to vulnerable households, efficiency, renovation, decarbonisation heating and cooling of buildings; uptake zero- and low-emission mobility, public transport and shared mobility.
- All Member States benefit, lower income Member States benefit more (criteria based allocation)



Climate Social Fund

De Commissie beseft dat het voorgestelde beleid **een relatief grotere impact** zal hebben op de **lage inkomens** dan op de hoge, en wil dit meenemen in het beleid. Bij de minder begoede doelgroepen is er ook een belangrijk reductiepotentieel. Er wordt daarom voorzien in prikkels om te investeren in energie-efficiëntie bij deze doelgroepen. Het voorstel is om 25% van de verwachte inkomsten van de ETS m.b.t. Transport en Gebouwen te gebruiken in een *Climate Social Fund*, vooral gericht op **investeringssteun** aan de zwakkere huishoudens, maar zo nodig ook voor directe **inkomenssteun**. Het fonds zal beschikbaar zijn in alle Lidstaten, maar Lidstaten die meer het regressieve effect voelen van het beleid, zullen meer toegang hebben.

De wetgeving i.v.m. het landgebruik

Deze wetgeving bestaat reeds enige tijd, maar was tot dusverre niet zo stringent. Tot nu werd verwacht dat de praktijken van land- en bosbeheer bestendig werden, zodat de koolstofopslag niet zou afnemen. De bedoeling van de nieuwe regelgeving is nu om naar een actief beleid te gaan **om de koolstofopslag in de bodem te doen toenemen**. Op het Europese niveau is het de bedoeling om tegen 2030 te komen tot een extra opslag van -320 MT CO₂-eq. Alle Lidstaten krijgen in verhouding tot hun landoppervlakte een doel om absorptie te verhogen, en dit vanaf 2026. De rapporteringswijze wordt vereenvoudigd.

Land Use, Land Use Change and Forestry (LULUCF) Regulation

- Reverse declining trend natural sink
- Binding national targets to increase net carbon removals with a target of -310 Mt CO_{2-eq} by 2030
- Significant simplification of rules, from 2026 onwards target based on most recent inventory data and surface area of managed land
- EU-wide target of climate neutrality in land use, forestry and agriculture sector by 2035

Tot slot wordt voorgesteld om tegen 2035 naar **klimaatneutraliteit** te gaan in de **landgebruikssector**. Hierbij zal men niet alleen kijken naar absorptie van CO₂ in de bodem, maar ook kijken naar de niet CO₂-gerelateerde gassen uit het landgebruik op EU-niveau, bv. methaanuitstoot. De Commissie is van plan wetgevende initiatieven te ondernemen i.v.m. *carbon removal credits*.

De versterking van het huidige ETS-systeem

Voor het bestaande ETS-systeem wordt het **emissiereductiedoel** verzaamd tot **-61%** (2030 vergeleken met 2005). Hierbij wordt **de maritieme sector** meegenomen. De marktstabiliteitsreserve bedraagt max. 24%. Er zal een doelgerichte (i.e. per sector) afbouw gebeuren van "*free allocation*".

Strengthening the existing ETS



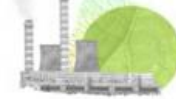
- **New 2030 reduction objective of -61%** compared to 2005 including maritime (currently -43% without maritime). **Market Stability Reserve** to maintaining intake rate of **24%**.
- **Free allocation** continues to be based on benchmarks. Maximum annual reduction rate of the benchmarks increased to 2.5% (currently 1.6%). More targeted free allocation and inclusion of maritime sector **limit the risk / size of the** factor reducing free allocation for all sectors (**CSCF**)
- **Scope of benchmarks broadened:** Installations using low- or zero-carbon emissions technologies may in the future benefit from free allocation. Remove barriers for the deployment of new technologies such as green hydrogen or hydrogen based steel
- **Conditionality to decarbonisation efforts:** 25% reduction of FA for installations not implementing cost-efficient measures identified in energy efficiency audits or equivalent measures



Carbon Border Adjustment Mechanism

Om te voorkomen dat het ambitieuze beleid in de EU zou leiden tot "*carbon leakage*", wordt er een grenstaks voorgesteld. Om evenwel wat dit betreft **compatibiliteit met de WTO-regels** te garanderen, moet "*free allocation*" voor de gevatte sectoren geleidelijk aan worden afgebouwd.

Strengthening the existing ETS: Protection against the risk of carbon leakage



- **Free allocation under the ETS and the proposed Carbon Border Adjustment Mechanism (CBAM) are interlinked:** To ensure compatibility with the EU's international obligations, and maintain incentives to decarbonize, free allocation will be phased out as CBAM is phased in for selected sectors
- **Free allocation will be reduced by 10 percentage points each year** for CBAM sectors between 2026 and 2035
- **Industrial CBAM sectors** are iron & steel, cement, fertilisers and aluminium; they represent around 50% of the total free allocation in the period 2021–2025
- Free allocation no longer provided to **these sectors, allowances must be auctioned** and the revenues accrue to the Innovation Fund



Toename van investeringen in innovatie

Het Innovatiefonds zal stijgen in omvang, vanwege de *allowances* die niet meer moeten worden gegeven aan de sectoren die beschermd zijn door CBAM.

Strengthening the existing ETS: accelerating investment in low-carbon innovation & improved auction revenue use

- **Increased Innovation Fund from the present 450 million allowances:**
 - 150 million additional allowances from the new emissions trading system for road transport and buildings
 - Allowances which would otherwise be allocated for free to sectors covered by the Carbon Border Adjustment Mechanism **added to the Innovation Fund** from 2026 to 2030
- **Supporting contracts for difference under the Innovation Fund:** a tool to provide support to the early deployment of innovative technologies and to complement the existing funding mechanisms in the Innovation Fund.
- **Increased role of modernisation fund:** support modernisation of energy system in set of low income Member States
- **Improving the use of auction revenues:** a commitment for Member States to use the entirety of their revenues on climate and energy (including social) purposes



Een nieuwe tool betreft "*contracts for difference*" onder het "*Innovation Fund*" – hierbij wordt op marktconforme wijze steun verleend, waarbij deze steun met name gealloceerd wordt op basis van **veilingsystemen** t.a.v. bedrijven of sectoren. Ook op lidstaatniveau is het de bedoeling dat de **opbrengsten van emissiehandel 100% worden ingezet** voor klimaatbeleid (nu 50%).

De wetgeving i.v.m. personenwagens en lichte vrachtvoertuigen

Met wat nu voorligt wordt het **ambitieniveau aanzienlijk verhoogd** voor personenwagens en lichte transportvoertuigen. De markt ontwikkelt zich immers zeer snel, met bv. de elektrificatie van personenwagens. Tegen 2050 moet een nulemissie bereikt worden.

CO2 and cars legislation: increase in ambition



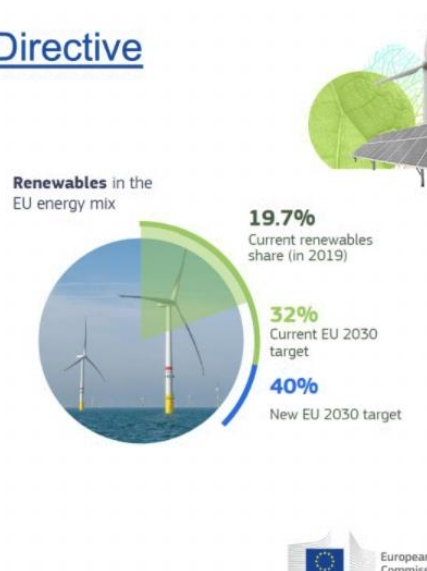
Voor 2030 gelden dan ook -55% en -50% reductie voor personenwagens resp. licht vrachtvervoer. Ook is er sprake van de **uitfasering van emitterende wagens tegen 2035**. Deze datum houdt verband met de einddatum van 2050, gecombineerd met een gemiddelde levensduur van wagens die 15 jaar bedraagt.

Herziening van de Richtlijn Hernieuwbare Energie

Centraal staat de verhoging van de doelstelling naar **een aandeel van 40%**. Belangrijk is te kijken wat dit betekent op sectoraal vlak. Er komen een reeks sectorale initiatieven voor diverse sleutelsectoren (bv. verwarming/koeling; doelstellingen voor warmtenetten).

Revising the Renewable Energy Directive

- Increased overall renewables ambition to 40%
- Increased renewables ambition in key sectors (heating and cooling, transport, industry, buildings)
- Facilitating Energy System Integration (e.g. electrification and renewable hydrogen)
- Flanking measures (e.g. permitting, guarantees of origin, cross border cooperation)
- Bioenergy sustainability: targeted strengthening EU criteria



Voor **elektrificatie** en **waterstof** komen er bijkomende initiatieven. Om een snellere uitrol mogelijk te maken worden er diverse **flankerende maatregelen** voorgesteld, bv. i.v.m. vergunningverlening, standaardisatie, grensoverschrijdende samenwerking... Tot slot worden de criteria i.v.m. het gebruik van **biomassa** doelgericht verstrengd – bv. bescherming natuurlijke bossen; beperking gebruik in bepaalde installaties enz.

Herziening van de Energie Efficiëntie-Richtlijn

Ook hier stijgt de doelstelling. Tegelijk wordt er ook een verandering doorgevoerd wat betreft de wijze waarop het halen van de doelstelling wordt gemeten, met een **nieuwe baseline**. Nationale doelstellingen hebben een indicatieve waarde, met het Europese doel als ijkpunt.

Revising the Energy Efficiency Directive

- Indicative Member State contributions to the EU-level energy efficiency target
- Strengthened energy savings obligation in end-use
- Increased focus on alleviating energy poverty and consumer empowerment
- 'Energy Efficiency First' Principle – making it an integral part of policy and investment decisions



Vliegerverkeer + alternatieve brandstoffen + richtlijn energiefiscaliteit

Bij de **luchtvaartsector** is er de differentiatie tussen vluchten binnen en buiten de EU. Binnen de EU zal gewerkt worden naar een vermindering van de allocaties.

Voor **luchtvaart en zeevaart** wil men werken met **mandaten**, opdat deze sectoren zich in de wenselijke richting zouden ontwikkelen, i.e. met alternatieve energiebronnen (mede gericht op de nodige infrastructures voor deze bronnen).

Tot slot is er het voorstel om de **Richtlijn Energiefiscaliteit** te herzien. Een belangrijk element hierbij is om de brede uitzonderingen die nu bestaan af te bouwen, en de lidstaat-specifieke uitzonderingen te beëindigen, zodat er over Europa een gelijk systeem wordt bekomen. Ook hier is het voorstel om de luchtvaartsector niet meer uit te zonderen van dit systeem.

Vraagstelling

Vraag. Wat is de definitie van klimaatneutraliteit – gaat die verder dan enkel emissies?
Antwoord. Het gaat om het compenseren van broeikasgasemissies met absorptie van CO₂. Het IPCC-rapport, met het [summary for policy makers](#), is hier heel informatief.

Vraag. Waarom slechts 25% voor het sociaal fonds? **Antwoord.** Zelfs indien een investering over tijd kostenbesparend is, blijft dat bepaalde doelgroepen het moeilijk hebben om de *up front* kost hiervan te genereren. De Commissie gaat er vanuit dat het fonds moet ingezet worden om deze investeringen te steunen. Eenvoudige sociale correcties moeten een secundaire ingreep zijn. De 25% wordt door de Commissie gezien als een billijke grootheid.

Vraag. Bij de uitbreiding van ETS naar gebouwen en transport, worden de brandstofleveranciers aangemerkt als sleutelsector. Hoe zal dit uitdraaien? **Antwoord.** Er loopt hierover overleg binnen de Commissie. In principe is het antwoord dus "ja": voor elk type brandstof wordt gekeken welke de sleutelsector is. Werken met *tax warehouses*. Steenkool zal specifiek behandeld moeten worden.

Interventie vanwege Stijn Caekelbergh, raadgever kabinet minister Zuhail Demir

Interventie

Ook deze spreker dankt ook voor de uitnodiging om een eerste reactie te geven, en vangt aan met de stelling dat de energie- en klimaattransitie een zeer belangrijk dossier is voor de Vlaamse Regering. Over het nu voorgelegde pakket is er nog **geen definitief standpunt**. Een uitgebreide, technische analyse wordt nu doorgevoerd. De bedoeling is wel dat we op korte termijn tot duidelijke standpunten komen, om daarna constructief deel te nemen aan het Europese debat.

Hierbij wordt niet vertrokken van een leeg blad: er is **het Vlaamse regeerakkoord**, er is de Vlaamse Visienota over de *Green Deal*. De Vlaamse Overheid heeft deelgenomen aan de diverse publieksconsultaties die liepen ter voorbereiding van dit pakket. In het Vlaamse Regeerakkoord staat dat een verhoging van doelstellingen "*haalbaar*", "*betaalbaar*" en "*bottom-up*" moeten gebeuren, na vergelijking met de inspanningen bij andere handelsblokken. Ook belangrijk is dat de energiefactuur bij burgers en ondernemers niet verhoogt.

Nu enkele eerste beschouwingen bij de wijzigingen aan de *Effort Sharing Regulation*.

- Wat de verdeling van de doelstellingen aangaat, valt op dat het commissievoorstel nog steeds dezelfde methodologie hanteert: er is nog steeds geen *bottom-up* aanpak, en de factor kosten-efficiëntie wordt slechts deels meegenomen.
- Het nieuwe doel voor België, met -47%, is aldus zeer hoog; België krijgt de hoogste aanscherping van alle Lidstaten. De verschillen tussen de Lidstaten met de hoogste en laagste doelstellingen – de spreiding – blijft behouden op 40% (verschil tussen -10% en -50%), wat te hoog is.
- Ook wat flexibiliteit betreft blijven we op onze honger zitten. Er zijn geen nieuwe mechanismen, en er is geen internationale flexibiliteit.
- Het wordt een zeer uitdagende oefening om dat binnen België verdeeld te krijgen.

Een ander belangrijk dossier is **het nieuwe ETS-systeem voor Gebouwen en Transport**. Deze sectoren hebben een geheel andere elasticiteit en reductiepotentieel dan de reeds gekende ETS-sectoren. Het Vlaamse regeerakkoord beoogt stijgingen van de energieprijzen tegen te gaan. Dit zal afhangen van de koolstofprijzen die opgelegd wordt; energieprijzen stijgen al sterk; maar bij lage koolstofprijzen zal effect te klein zijn. In dit verband ook de *double coverage*. Gebouwen en Transport zouden nu zowel binnen een ETS-systeem als binnen ESR vallen. Bepaalde Lidstaten gaan gedwongen worden om hogere doelstellingen aan te nemen voor Gebouwen en Transport, omdat het marktmechanisme niet leidt tot de opgelegde reducties. De gegenereerde inkomsten moeten alleszins terugvloeien naar de Lidstaten waar ze ontstaan zijn.

Bij **de herziening van de bestaande ETS** valt de verscherping op van de doelstelling naar -61%. Voor zover hieraan kosteneffectieve maatregelen beantwoorden, is dat bespreekbaar, op voorwaarde dat er een effectieve *carbon leakage* kader ingesteld wordt. Belangrijk is het vermijden van een cross-sectorale correctiefactor. De *benchmarks* moeten zowel ambitieus en als haalbaar zijn. Laatste punt betreft de marktstabiliteitsreserve: er moet voldoende flexibiliteit zijn, hierin, in relatie tot het te verwachten economisch herstel.

Wat de **CBAM** aangaat: dit is volgens Vlaanderen één van de opties om lekkage tegen te gaan. Het moet een effectief, controleerbaar en uitvoerbaar mechanisme worden. De Vlaamse economie is sterk afhankelijk van export. Het is niet duidelijk of de exportgerichte sectoren

daadwerkelijk beschermd worden door dit mechanisme. Alleszins moet vermeden worden dat we in een handelsoorlog terecht komen.

Bij de kwestie van **solidariteit** wordt vastgesteld dat er een reeks mechanismen ingesteld of verzwakt worden: een verhoging van het *Modernisation Fund*, het nieuwe *Social Climate Fund* – België zou hier netto bijdrager worden; en de inzet van CBAM- en deels ETS-inkomsten voor *NextGenerationEU*. Solidariteit is belangrijk, maar moet zinvol ingezet worden. Bovendien bestaan er reeds heel wat van dergelijke mechanismen.

Wat de energiedossiers betreft: **de HE- en EE-hervormingen** zijn belangrijk maar staan voor Vlaanderen niet centraal. Ze zouden de beoogde broeikasgasreductie moeten ondersteunen. Daarom is Vlaanderen geen voorstander van nieuwe *top-down*-doelstellingen, maar wel nationale bijdragen die de Lidstaten flexibel en kosteneffectief kunnen invullen.

De spreker sluit af met de hoop dat er tijdens de onderhandelingen in het komende jaar tot een goed akkoord zal worden gekomen.

Vraagstelling

Vraag: bij de aangescherpte doelstelling tot -47%, in contrast met -35%: welke maatregelen voorziet de Vlaamse Regering en acht de regering mogelijk? **Antwoord:** de aangescherpte doelstelling moet eerst nog wel verdeeld worden onder de vier gefedereerde entiteiten; andere entiteiten hebben zich steeds enthousiast uitgelaten over de -55%. Hopelijk zullen ze dan ook hun verantwoordelijkheid nemen bij de verdere concretisering. Maar ook binnen Vlaanderen willen we onze verantwoordelijkheid nemen. De minister werkt hard aan de implementatie van het bestaande VKEP. Dat brengt ons richting -35%. De minister heeft afgelopen zomer aan de collega-ministers de vraag gesteld om tegen 15 november bijkomende maatregelen voor te stellen. Ook is het advies ingeroepen van de diverse adviesraden, zoals Minaraad en SERV, en ook het Vlaamse klimaatpanel – gevraagd wordt naar maatregelen om op kosteneffectieve manier reducties te realiseren. Pas later dit jaar zullen de resultaten van deze oefening gecommuniceerd worden.

Toelichting door Tomas Velghe, Vlaams Energie- en Klimaatagentschap (VEKA)

Tomas Velghe stelt de aanpak van de standpuntvoorbereiding voor binnen de Vlaamse Overheid, evenals het overleg met de stakeholders.

Het **Vlaams Energie- en Klimaatagentschap (VEKA)** bestaat sinds 1 januari 2021 en heeft ong. 135 personeelsleden. De inkanteling heeft ervoor gezorgd dat er binnen de organisatiestructuur een nieuwe cluster is gecreëerd, die de energie- en klimaattransitie behartigt, die ook het boven-gewestelijk beleid coördineert en ook het industrieel klimaatbeleid.

De Europese besluitvorming gebeurt door discussie in **diverse raadssamenstellingen**: de Leefmilieuraad ("ENVI"), de gemengde Raad Transport en Energie ("TTE") en de Raad Financiële en Economische Zaken ("ECOFIN"). Het huidige voorzitterschap wordt bekleed door Slovenië, dat tegen het einde van het jaar *progress reports* voor de Raad wil brengen; de echte onderhandelingen zullen worden verder gezet onder Frans voorzitterschap, aanvang 2022.

De **verdeling bij de Vlaamse Overheid** is analoog. De voorbereiding van onderhandelingsdossiers i.v.m. klimaatbeleid is toegewezen aan het VEKA. Voor emissienormering van voertuigen is VMM aan zet, vanwege impact op luchtbeleid. De standpuntvoorbereiding voor HE en EE worden

door VEKA gedaan. De dossiers i.v.m. mobiliteit door MOW. CBAM door EWI. De discussie van de *Energy Tax Directive* wordt voorbereid door Financiën en Begroting.

Voor wat betreft de structurele betrokkenheid van de stakeholders is er een **afsprakenkader** aan de Vlaamse Regering voorgelegd inzake de energie- en klimaatbeleidscyclus van het VKEP (9 juli 2021 op de VR). Het VEKA zal zijn "**stroomgroepen**" heractiveren: (*) de Stroomgroep Energie-Efficiëntie, (*) de Stroomgroep Hernieuwbare Energie; (*) er komt een nieuwe transversale stroomgroep Energie- en Klimaatbeleid, waarbij er in dialoog kan worden getreden over de review van ESR en ETS.

Interventies, vragen en debat met leden van VLEVA en MINARAAD

De deelnemers laten vanuit hun benadering kort hun licht schijnen over het pakket.

Diane Schoonhoven (BOERENBOND)

Spreker vangt aan met de vaststelling dat de land- en tuinbouwsector **belang** heeft bij een goed resultaat van het klimaatbeleid. Dit pakket kan hierbij een rol spelen. Wat de ESR-verdeling onder de Lidstaten betreft: **methaanuitstoot** is moeilijk te reduceren; bovendien is het een gas met een beperkte levensduur, zodat reducties meer onmiddellijk effect hebben.

Landbouw kan koolstof uit de lucht halen, door deze **in de bodem** op te slaan. In het VKEP wordt een **koolstofmarkt** aangekondigd: het is nu het moment om hier werk van te maken. Wat **hernieuwbare energie** betreft wordt het potentieel van de landbouw onderschat, wat niet wegneemt dat er belemmeringen zijn. Bij de herziening van de **Energiebelastingrichtlijn**, moet er over gewaakt worden dat men via innovatie kan voorzien in alternatieven.

Slotbeschouwing: op landbouw komen er een reeks initiatieven af. Er is nood aan meer beleidscoherentie. De initiatieven moeten op gelijke snelheid worden genomen. Bovendien maakt dit dat **CBAM niet beperkt mag blijven tot industriële sectoren**, maar ook betrekking moet hebben op voedsel. In niet-Europese landen moet Landbouw niet werken in een omgeving met zoveel maatregelen. De verschillen met de niet-Europese producenten wordt te groot.

Saartje Swinnen (ESSENSCIA)

Het pakket is zeer ambitieus. De chemische nijverheid staat heel sterk achter de vooropgestelde reducties: wij brengen heel wat producten voort die kunnen bijdragen tot de reducties, en wij voeren zelf aanzienlijke reducties door. De sector opereert evenwel op het globale schouwtoneel. Zolang er elders in de wereld niet op dezelfde wijze wordt opgetreden, moet er een kader zijn die ons hiertegen beschermt.

Twee energiedragers die heel belangrijk zullen zijn in de toekomst zijn enerzijds **elektrificatie** en anderzijds het gebruik van **waterstof**. Het is nog niet duidelijk welke van beide zullen prevaleren: hangt af van technologie en van kosten. Wellicht zal er moeten ingezet worden op alle technologieën en alle energiedragers. Wat het pakket aangaat, moet er gewaakt worden op een doorlopend competitieve elektriciteitsprijs. Voor waterstof is er een hoge doelstelling wat betreft het gebruik van groene waterstof. Er zijn heel grote zorgen bij de technologische en de economische haalbaarheid van wat hiermee voorligt. Vandaar ook hier een pleidooi voor **technologieneutraliteit**.

Mark Dillen (Vlaamse Conferentie Bouw – VCB)

Voor de bouwsector is het belangrijk dat er een **langetermijnvisie** voorligt die duidelijkheid schept wat betreft de benodigde renovatie, zodat de bouwsector aan de nodige **capaciteitsopbouw** kan doen. Belangrijk is ook dat de maatregelen **resultaatgericht** worden gedefinieerd – niet te veel inzetten op één instrument of één doelstelling, maar wel ruimte geven voor flexibiliteit en mogelijkheid tot combineren van energiebesparing en -opwekking.

Alles wat energie aangaat moet ook **afgestemd** worden op **andere doelstellingen**: de doelen van circulair bouwen, het vergroenen en biodiversiteit en waterbewust verbouwen evenals gezond binnenklimaat. De richtlijnen hiertoe moeten worden geïntegreerd.

Om tot succes te komen moeten we er rekening mee houden dat 90% van de woningen in het bezit zijn van **gezinnen**. We moeten die ertoe **aanzetten om te investeren**. Het grootste deel van de middelen zal hiervan moeten komen. Activeren van privaat geld is dus essentieel: de middelen die vanuit de privésector moeten komen zijn vele keren groter.

Willen we snel genoeg kunnen schakelen, dan is een van de problemen de traagheid van de **aflevering van vergunningen**. Daarnaast is het belangrijk dat er op een niet-klassieke manier projecten kunnen worden aangevat, met bouwteams – noodzaak tot wijziging van de federale Architectenwet van 1939.

Tot slot is er de vraag of we dit gaan aankunnen: we moeten eerst zeker zijn van het gegeven dat de gewenste renovatiegolf reëel zal zijn en langdurig zal zijn – dan kunnen we aan **capaciteitsopbouw** doen. Een specifiek probleem hierbij betreft de **hogere opgeleiden**.

Benjamin Clarysse (Bond Beter Leefmilieu – BBL)

Wat het Europese niveau betreft: het voorgestelde pakket smaakt zoetzuur. Het maakt de *Green Deal* concreet en mikt op structurele veranderingen. Maar **het volstaat niet** om de klimaatopwarming $1,5^{\circ}$ te houden – hiertoe is er een opkrikken nodig naar -65%. Er is een belangrijke verantwoordelijkheid voor de Belgische regering om hierin **een positieve rol** te spelen. Andere beschouwing: de *Green Deal* staat of valt met het sociaal karakter van de transitie. Dit vereist een eerlijke **verdeling van de lasten en lusten**, en vereist ook dat iedereen mee moet kunnen. Ook in België leven nog 1/5 van de gezinnen in energie-armoede: elke bijkomende last valt voor hen heel zwaar.

Op Belgisch niveau wordt de doelstelling opgetrokken van -35% tot -47%. Wat relevant is, is dat uit de *ex ante* evaluatie blijkt dat er voor België **met kosteneffectieve maatregelen** alleen al een reductie kan worden bekomen van **-43%**. Deze evaluatie leverde ook op dat er tegen de **90.000 jobs** bij gecreëerd kunnen worden. Het uitfasen van fossiele brandstoffen zal ook belangrijke **positieve milieueffecten** met zich meebrengen.

Met wat voorligt kan Vlaanderen niet omheen **structurele hervormingen**: (*) **verplichte renovatie** bij verkoop, wat cruciaal is voor de bouwsector; (*) een uitfasingskalender voor **verbrandingsmotor**; (*) een sociaal begeleide **afbouw van de veestapel** – cruciaal om de uitstoot terug te dringen; (*) een slimme **kilometerheffing** – die nu terug ter tafel ligt – hangt samen met investeringen in **openbaar vervoer**; (*) een **lastenverschuiving van elektriciteit naar aardgas en stookolie** kan een gamechanger zijn voor gebouwenverwarming; (*) investeringen in **openbaar vervoer** en in de bouw van **sociale woningen**.

Nele Renders (Vlaams Instituut voor Technologisch Onderzoek - VITO)

Het vooropgestelde beleid is ambitieus en vraagt om een integrale aanpak. Het is goed dat er een mix van beleidsinstrumenten wordt voorgesteld. Bij het werk dat gebeurt bij het Europees Milieuagentschap, kan worden vastgesteld dat de Lidstaten elk ook met een mix aan maatregelen werken. De **effectiviteit** en de **coherentie** van deze maatregelen zal moeten verhogen. Het kan bovendien niet de bedoeling zijn dat het effect van één maatregel strijdig zou zijn met het doel van een andere maatregel. Wanneer we kijken ex ante en ex post evaluaties, dan zien we dat er voorheen minder en nadien meer maatregelen op hun effectiviteit worden beoordeeld.

Het is alleszins belangrijk is om **doelgericht onderzoek** uit te voeren: welke zijn de technologieën waarvan de inzet het meest logisch zou zijn.

Nog enkele ingezonden vragen

Vraag aan Marc Dillen. De renovatie van gebouwen is een van de sleutelementen van het pakket. De Commissie verwacht heel wat emissiereducties. Zijn de voorgestelde maatregelen voldoende? Wat zijn sleutelementen? Zijn er bijkomende maatregelen mogelijk?

Antwoord Marc Dillen. Willen we die renovatie behalen, dan moet dat betaald worden. 90% van de woningen is in handen van gezinnen: zij moeten er niet alleen belang bij hebben te investeren in die woningen (renovatie zorgt voor meerwaarde) maar moeten er ook toe verplicht worden, bij de transactie waarbij een woning verworven wordt, om zo nodig tot renovatie over te gaan. Eigenlijk is het geen verplichting: bij de aankoop kan men kiezen tussen een goed of slecht geïsoleerde woning, maar als men voor dat laatste kiest, dan is het logisch dat men dat binnen de vijf jaar renoveert. De situatie waar we ons nu in bevinden is: de gezinnen kopen een woning, spenderen daar al hun middelen aan, en dan gebeurt er 10 jaar niks meer, omdat men dit niet heeft ingecalculleerd. Dus: de aanmoedigingen zijn niet voldoende.

Vraag aan Saartje Swinnen. In het pakket zou de ETS-cap sterk verlaagd worden (-61%) en tegelijkertijd stelt men voor om *carbon leakage* te vermijden. Is wat voorgesteld wordt voldoende samenhangend en afdoende?

Antwoord Saartje Swinnen. De chemische sector is heel blij dat erkend wordt dat er een *carbon leakage* probleem is. Wat nu voorgesteld wordt kan werken in sommige sectoren. Wat onze sector betreft, zijn er nog extra elementen nodig: het exportgedeelte is nog niet afdoende behandeld in het CBAM-voorstel. Belangrijk is ook dat de hele waardeketen wordt opgenomen. Illustratie aan de hand van het voorbeeld van de productie van een emmer – de CBAM zou spelen op directe afscherming bij productie van de basisgrondstof, maar de emmerproducent (het niveau van maakindustrie) kan deze grondstof toch nog van elders betrekken ...

Vraag aan Benjamin Clarysse. Een nieuw emissiehandelssysteem voor Gebouwen en Transport zou ingevoerd worden vanaf 2026. Dit zal leiden tot doorrekening van kosten van brandstofleveranciers van om en bij de €50/ton. Hoe staat de BBL hiertegenover?

Antwoord Benjamin Clarysse. Het algemeen principe is OK, aangezien dit strookt met "de vervuiler betaalt". Maar een herverdeling is nodig om de lage inkomens te ondersteunen. Koolstofarifiering kan maar gebeuren als die vergezeld gaat van andere maatregelen, zoals uitfaseren en normstelling; De Commissie wil vermijden dat bijmenging zou gebeuren met

milieuschadelijks biobrandstof. Tot slot moet Commissie waken op voorspelbaarheid i.v.m. gezinnen.

Vraag aan Diane Schoonhoven. Het draagvlak voor het te voeren klimaat- en energiebeleid: wordt hieraan nu voldoende aandacht besteed? Wat is de inschatting van de Boerenbond?

Antwoord Diane Schoonhoven. Voor zowel de huishoudens als voor landbouwers is het zaak om de draagkracht als factor nauwlettend te behandelen. Desnoods moet worden voorzien in compensatie om die draagkracht te verhogen: dit kan belangrijk zijn voor het draagvlak. Het voorstel om te komen tot een sociale afbouw van de veestapel is hierbij niet zo geschikt, omdat dit eenvoudigweg niet kosteneffectief zal zijn.

Vraag aan Nele Renders. Hoe apprecieert u de ambitieuze uitrol die voorzien wordt voor groene waterstof tegen 2035?

Antwoord Nele Renders. Binnen Energyville hebben we als positie dat het niet mogelijk is om binnen Europa 100% hernieuwbare energie te realiseren op kostenefficiënte wijze. Er is bij ons, en zeker in Vlaanderen, te weinig ruimte voor hernieuwbare energie, en het is dan ook aangewezen om die in de eerste plaats te gebruiken om elektriciteit te produceren. Groene waterstof wordt dan ook het beste geïmporteerd uit landen en regio's waar er wel overvloedig energie kan worden gewonnen uit wind en zon.

Slotwoord door Jan Verheeke, secretaris Minaraad

Voor deze webinar waren **590 deelnemers** ingeschreven. Ik heb wat zitten turven om te zien **welke doelgroepen** er aan deze zitting hebben deelgenomen. Hiervan ga ik u de uitslag besparen, maar ik kan wel zeggen dat er tientallen representanten waren van bedrijven en lokale overheden, tegen de 100 mensen van de Vlaamse administratie, en ook tegen de 100 personen die namens het middenveld betrokken zijn. Door deze zitting te organiseren hebben we als VLEVA, VEKA en Minaraad onze verantwoordelijkheid genomen t.a.v. onze doelgroepen, en de talrijke opkomst bewijst dat we daar goed aan hebben gedaan.

Er bestaat een gekend gezegde: "*De toestand is ernstig maar niet hopeloos*", met als even bekende en grappig bedoelde variant "*De toestand is hopeloos maar niet ernstig*". Logisch gesproken zijn er nog andere varianten mogelijk, die ik u ga besparen, omdat ze ofwel onwaar zijn ofwel onacceptabel. **De toestand** inzake klimaat en energie is **alleszins ernstig**: zowel feitelijk, als maatschappelijk, als beleidsmatig.

We zullen als drie instellingen dan ook verder onze verantwoordelijkheid nemen. Vanuit **VLEVA** kan je in de komende maanden nog vele sessies en andere **voorlichtingsinitiatieven** verwachten die verbonden zijn aan dit "fit for 55" pakket. **VEKA**, zoals Tomas uitstekend uitgelegd heeft, zal inzetten op een uitvoerig **overlegproces** ten behoeve van de **doelgroepen**. En als **Minaraad** zullen we, tegelijk met o.m. SERV en SALV, tegen 15 oktober **adviseren** over de kosteneffectieve maatregelen die voor Vlaanderen plausibele opties vormen om vooruitgang te boeken.

Van deze webinar worden binnenkort opname, presentaties en verslag vrijgegeven, zodat u zelf kan kiezen hoe te achterhalen wat er deze voormiddag is naar voorgebracht. Dank voor uw deelname en nog een fijne dag.

BIJLAGE: ingezonden maar niet gestelde vragen

[De tijdens de zitting gestelde vragen worden hieronder niet hernomen]

Gericht aan Tom Van Ierland (Europese Commissie)

1. Opslag van C (koolstof) in gewas, bodems: hoe zeker zijn we van de gebruikte coëfficiënten? Want vaak wordt hiervoor gesteund op (oude) staalnameprotocols en metingen die hiervoor oorspronkelijk niet ontworpen waren. Zo is er gemakkelijk een standaardafwijking van 0,2% verschil op een C-meting van een akkerbouwbodem.
2. Hoe zullen *Carbon Sinks* worden geïntegreerd in dit plan?
3. *In which way will the conditions which determine if a company needs to participate in the EU ETS trading system, change?*
4. Moeten we de Belgische targets dan nog verder verdelen tussen de regio's? En zo ja tegen wanneer moeten we die verdeling afgesproken hebben?
5. De conversie tussen de verschillende lidstaten houdt geen rekening met de specifieke uitstootprofielen van het industrieel weefsel (bv chemische cluster in Antwerpen)
6. Houdt de nieuwe NON-ETS doelstelling (-47 % voor België) rekening met het apart onderbrengen van gebouwen en wegtransport onder het EU-ETS systeem. Dit zou betekenen dat landbouw en een deel van de industrie die nu in België verantwoordelijk zijn voor ongeveer 27 % van de NON-ETS emissies, plots voor 100 % verantwoordelijk zijn en dus veel meer inspanningen zullen moeten doen.
7. Wat zijn de middelen om het naleven van de ambities rond hernieuwbare energie af te dwingen?
8. Waar vind ik de voorgestelde doelstellingen voor *heating & cooling* en *district heating*?
9. Elektrische voertuigen: hoe zorgen we ervoor dat de diffuse verontreinigingen (elke auto stoot uit) niet verschuiven naar hogere uitstoot op de plaatsen waar de elektriciteit geproduceerd wordt (bv. met steenkool)?
10. Wat is de timing achter het legislatief proces?
11. Welke doelstelling wordt vooropgesteld voor *heavy duty vehicles*?
12. De exacte impact voor bio-energie staat niet op de slides vermeld (5MW-aanpassing, bepaalde delen boom niet meer toegestaan, ...) . Kan dit mee opgenomen worden in het verslag?
13. Hoe zit het met de "*penalties*" als lidstaten doelstellingen niet nakomen
14. Kan er nog verduidelijkt worden hoe de -47% zal verdeeld worden over de verschillende non-ETS sectoren. Er werd vermeld dat landbouw relatief gezien meer zal moeten bijdragen? Wat met transport (sterk stijgende trend gekend)?
15. Welk beleid m.b.t. biomassa? Nu voornamelijk voor verwarming van gebouwen; hoe kan dit naar de juiste doelgroep gericht worden? Bijvoorbeeld biobrandstoffen voor scheep - en luchtvaart?
16. Welke specifieke doelstellingen zijn er voor waterstof? Voor e-fuels?
17. Ijvert Vleva voor specifieke maatregelen ter ondersteuning van *Carbon Storage* in de ondergrond, buiten het *Innovation Fund*?
18. Hoe wordt ETS geëvalueerd?
19. Hoe worden andere *Carbon Dioxide Removal technologies* (CDR) meegenomen, naast *sinks* in de *land use sector*? Ik denk bv aan BECCS (bioenergie met CCS) of DACCS (*direct air carbon capture*).

Gericht aan Stijn Caekelbergh (kabinet Zuhale Demir)

20. Mogen we concluderen dat Vlaanderen verder gaat met zich te gedragen als een struisvogel met de kop onder de grond?
21. Is een verdeling binnen België niet eerder eenvoudig? Misschien kan men het Europese formules hergebruiken.
22. In de crisisaanpak van Covid was kosteneffectiviteit geen criterium. Met een brute klimaatverandering kan je niet als boekhouder onderhandelen: kosten zijn hier noodzakelijke investeringen. Minder doen is onhaalbaar en op termijn zeker onbetaalbaar...
23. Misschien moeten we wat meer in eigen boezem kijken in plaats van continu naar anderen te kijken.
24. Los van de discussies over de doelstelling voor België / Vlaanderen is het duidelijk dat we een paar tandjes moeten bijsteken. Waar ziet Vlaanderen het grootste potentieel om onze broeikasemissies nog verder te laten dalen?
25. Dit is een langgerekt pleidooi om zo weinig mogelijk te doen. Nochtans zijn er al heel wat geloofwaardige studies gemaakt dat uitstel van actie alleen maar leidt tot een veelvoud aan kosten. Houdt Vlaanderen daar dan geen rekening mee?
26. Hoe energie efficiëntie doelstellingen verzoenen met het feit dat industriële processen een gehele transitie moeten ondergaan? Bv raffinaderijen, metaal, waterstof producenten (SMR).

Gericht aan Tomas Velghe (VEKA)

27. CO₂ stopt niet aan deze grenzen. Klinkt heel ambitieus en het klinkt ook dat we gered zijn als we de doelstelling halen – wat als Europa deze doelstelling haalt maar de rest van de wereld totaal niet? Wat als er toch onvoldoende "groene" elektriciteit voorhanden is in de toekomst om deze doelstelling te realiseren?
28. Wie zitten bij de *stakeholders*?

Gericht aan Saartje Swinnen (essencia)

29. Welke plaats krijgt uitwisseling van warmte (ook uit elektrische processen en H₂-electrolyse!) in de industrie? En de uitkoppeling van duurzame restwarmte naar andere afnemers? Cf. Arcelor Mittal, Agfa-Gevaert enz.

Gericht aan Marc Dillen (VCB)

30. Er zal best wel een enorme beweging nodig zijn om hier bij renovatie woningen kwetsbare huurders mee te nemen. Hoe ziet u dit?
31. Moeten we nu de bouwpromotoren al niet verplichten om duurzame energiesystemen aan te bieden?

Gericht aan Nele Renders (EnergyVille/VITO)

32. *Cross border* met mechanismen voor buitenlandse investeringen in HE-projecten mag geen alibi worden om het binnenlands niet te doen. Ook in Vlaanderen is er nog veel potentieel voor wind...
33. Men spreekt graag over Hydrogen. Heeft men reeds een zicht op welke wijze men deze zal kunnen stockeren en transporteren/distribueren?

Vooraf gestelde vragen

34. Doelstellingen opstellen is gemakkelijk, het komt er op aan ze te verwezenlijken en dus mogen ze niet onredelijk zijn. Een opbod ter zake tussen landen en regio's is ook niet bevorderlijk op dit vlak. Echter, indien men van meet af aan systematisch herhaalt dat de klimaatdoelstellingen haalbaar en betaalbaar moeten zijn, loopt men dan niet het risico dat er een verkeerde *mindset* ontstaat? Immers, het is onze verdomde plicht snel en zo goed mogelijk de evidente klimaatcrisis te bestrijden, toch?
35. Het Fit-For-55-plan verdeelt de te halen reductiedoelstellingen onder de diverse EU-landen. Het lijkt verstandig met Vlaanderen iets hoger te mikken dan dat wat verwacht wordt omdat (1) men vaak lager uitkomt dan vooropgesteld en (2) we als rijkere regio in de EU wat meer inspanningen kunnen torses. Wat is jullie opinie hierover?
36. België heeft een moeilijke staatsstructuur en daardoor is er ook op het vlak van klimaat, milieu en energie een verdeling van bevoegdheden over diverse niveaus. Een gelijkaardig probleem hebben we vastgesteld bij de Coronacrisis, met dat verschil dat er hiervoor uiteindelijk een vaccin is en voor de klimaatcrisis niet. Is er een oplossing om voor de klimaatcrisis, die, samen met de biodiversiteit, een veel groter probleem vormt, een herhaling van het hele patstelling-debacle te vermijden?
37. We moeten durven inzien dat het heil niet zal komen van nieuwe technologie maar vooral van de (drastische) reductie van de uitstoot van broeikasgassen. Het inzetten op CO₂-opvang met nieuwe technologie kan slechts helpen voor de laatste percenten om onze doelstellingen te halen. Graag jullie standpunt.
38. Cruciaal in de energietransitie, naast isolatie, is de massale invoering van de warmtepomp. Echter, de elektriciteitsfactuur is sinds de afschaffing van de terugdraaiende teller zo hoog dat dit onbegonnen werk is. Is er enig zicht op een taxshift van elektriciteit naar gas om aan dit euvel te verhelpen?
39. Waarom wordt energiedelen niet aantrekkelijker gemaakt zowel voor peer-to-peer verkoop als voor appartementen?
40. Hoe zullen Carbon Sinks worden geïntegreerd in dit plan?
41. Elektrische Li-I- batterijen hebben ook nood aan Co. wordt dit circulair gebruikt of duurzaam gemijnd?
42. Is decentrale stationaire energieopslag d.m.v. waterstof om het grid te balanceren de oplossing op gascentrales te vermijden?
43. De Belgische overheid blijkt geen prognoses te hebben over de rol die de elektrische auto kan of moet spelen in het halen van de klimaatdoelstellingen tegen 2030. Het Planbureau denkt dat er 400.000 elektrische(personen)wagens zullen zijn in 2030, de ELIA-studie waar de overheid zelf naar verwijst spreekt van 1.800.000 EV's in 2032. Op die manier is de bijdrage van de EV tot de CO₂-reductie onmogelijk te berekenen op enkele honderden procenten na. Wat is het standpunt hierin van de Vlaamse overheid?
44. De vervanging van verbrandingsmotoren door elektrische voor het personenvervoer is des te lonender in termen van CO₂-reductie naarmate de stroom zelf op een duurzame manier wordt geproduceerd. Dit, gecombineerd met de vervanging van de huisverwarming op basis van fossiele brandstoffen door elektrisch aangedreven warmtepompen, én de geplande kernuitstap in 2025, brengt een aanzienlijke vraag mee naar nieuwe bronnen van duurzame elektriciteit. Wat zijn de plannen dienaangaande?
45. De elektrische wagen is geen grondig antwoord op het probleem van de duurzame mobiliteit. Enerzijds zullen veel mensen zich die niet kunnen permitteren (zoals er ook nu zich geen benzine-

of dieselwagen kunnen permitteren), anderzijds is het fileprobleem nu al fenomenaal; en is de EV pas echt klimaat- en milieuvriendelijk als de stroom door wind of zon wordt opgewekt (als we er tenminste mogen vanuit gaan dat de kernuitstap deze keer geen lachertje is, en de beleidsmakers het onopgeloste probleem van het kernafval en de risico's op kernrampen au sérieux nemen). Duurzaam openbaar vervoer blijft dus een essentiële - of dé essentiële - sleutel voor duurzame mobiliteit. Nu kan men in het klimaatplan dat de Belgische overheid aan de Europese Commissie bezorgde lezen: "*Daartoe zal de regering een visie ontwikkelen voor de ontwikkeling van het openbaar vervoer tegen 2050.*". Tegen 2050 ??? Dat is natuurlijk niet ernstig. Wat zegt de Vlaamse overheid hierover?

46. Iedereen is het erover eens dat de klimaatproblematiek 'grensoverschrijdend' is. Nochtans blijken de regionale grenzen in België tot enorme problemen te leiden, waardoor er nauwelijks een nationaal klimaatplan kan opgesteld worden. Is de Vlaamse overheid er zich van bewust dat haar politieke agenda overkomt als een grove miskenning van de ernst van de klimaatkwestie?