

De klimaatuitdaging en hoe deze aan te gaan

Nota aan de koninklijke Informateurs, de heren **D. Reynders** en **J. Vande Lanotte**.

Prof. **Jean-Pascal van Ypersele** (www.climate.be/vanyp),

UCLouvain en Académie royale de Belgique, voormalig Vice-voorzitter van het IPCC

4 juni 2019

Inleiding: de wetenschappelijke basis is duidelijk en de oplossingen zijn bekend (blz. 3).

1. De klimaatverandering vormt een ernstige bedreiging voor de bewoonbaarheid van België en de planeet (blz. 3).
2. De bescherming van de biodiversiteit is even noodzakelijk als de bescherming van het klimaat (blz. 4).
3. België heeft geen klimaatstrategie en is nog lang niet zo ver gevorderd met de vermindering van zijn emissies als het zou moeten (blz. 4 tot en met 9).
4. Aanbevelingen voor een werkelijk duurzame ontwikkeling, die het klimaat en de biodiversiteit beschermt en bijdraagt tot een beter welzijn voor iedereen (blz. 10 tot 17).

Samenvatting van de bevindingen en aanbevelingen

Tientallen Belgische deskundigen uit alle disciplines en regio's hebben meegewerkt aan het opstellen van de volgende drie documenten, die een aantal relevante aanbevelingen bevatten. De documenten A en B worden verderop in deze nota samengevat. Ik had niet genoeg tijd om hetzelfde te doen voor document C.

- A. Het rapport van het Panel voor klimaat en duurzaamheid (opgesteld op vraag van de jongeren van #YouthForClimate), waarvan de synthese hieronder op pagina 10 tot 13 wordt gegeven, en zijn bijlage ("Wat zegt het IPCC over de 1,5°C-grenswaarde en wat zijn de implicaties voor de wereldwijde, Europese en Belgische emissies?") op pagina 14 en 15.
- B. Enkele kernideeën uit recente adviezen van de Federale Raad voor Duurzame Ontwikkeling (FRDO) (zie p. 16).
- C. Het rapport "A net zero greenhouse gas emissions Belgium 2050" (Boussemaere et al., 2019) (cfr p.17).

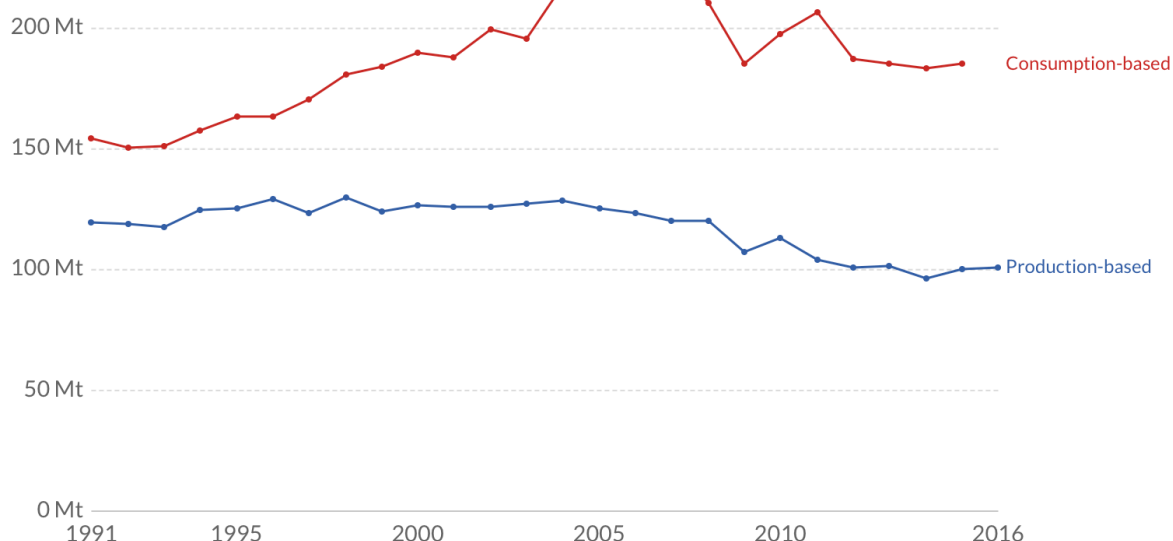
Naast deze aanbevelingen wil ik graag de volgende punten benadrukken, waarvan sommige gebaseerd zijn op de publicaties waarnaar in bijlage 1, blz. 17, wordt verwezen.

- Het is essentieel en dringend noodzakelijk om op nationaal niveau (federaal, gewestelijk en gemeenschapsniveau) een **langetermijnstrategie** uit te werken, met **doelstellingen die in overeenstemming zijn met deze van het Akkoord van Parijs en met de middelen om ze te bereiken** (netto-uitstoot in 2030 en 2050, vermindering van de vraag (energie en mobiliteit), energie-efficiëntie, aandeel van hernieuwbare energie, interconnecties en beheer van het elektriciteitsnet, koolstofarme ontwikkeling, veerkracht en aanpassing, nationale en internationale financiering in lijn met de vorige doelstellingen) en met de zestien andere doelstellingen van Duurzame Ontwikkeling.
- Om de 1,5°C opwarming niet te overschrijden, **moeten België en de Europese Unie streven naar een doelstelling van nul netto CO₂-uitstoot tegen 2040** (zie de gedetailleerde motivering in de bijlage bij het Rapport van de Groep van Deskundigen inzake Klimaat en Duurzame Ontwikkeling, weergegeven op pagina 14 & 15 van deze nota).
- In alle sectoren **moet een echt adaptatiebeleid worden gevoerd** (voor het deel van de klimaatverandering dat we niet langer kunnen vermijden, en met de **nadruk op « no-regrets » maatregelen die in alle scenario's bruikbaar zijn**).
- **Een beter klimaatbeleid in België is essentieel**. Het moet doeltreffender, duidelijker, transparanter en democratischer worden gemaakt (door de parlementen nauwer bij het proces te betrekken). In 2018 werd belangrijk werk verricht onder leiding van Prof. Misonne in de Universiteit St-Louis, met de medewerking van vele Belgische experts (Misonne, 2018). Verschillende adviezen van de Federale Raad voor Duurzame Ontwikkeling hebben ook betrekking op het klimaatbeleid (zie bijlage 3 op pagina 20 van deze nota). **Een speciale wet** zoals de wet die in het voorjaar van 2019 is besproken, **zou zeer nuttig zijn**. Ook **de coördinatie van het beleid inzake klimaat en duurzame ontwikkeling door de eerste minister** (en de minister-presidenten) **zou een aanzienlijke vooruitgang betekenen**.

- In plaats van nieuwe wetenschappelijke raden op te richten, wil ik liever **de FRDO versterken**, die opmerkelijk werk doet, maar onvoldoende erkenning krijgt.
- Het beleid inzake klimaat en duurzame ontwikkeling moet stevig gebaseerd zijn op wetenschappelijke, technische en sociaal-economische kennis. Er moet **meer gebruik worden gemaakt** van het werk van het **IPCC**, maar ook van de **expertise van onze universiteiten en onderzoekscentra**. Deze expertise moet absoluut behouden blijven, wat een **betere financiering van** het onderzoek in twee complementaire richtingen vereist: 1) **fundamenteel onderzoek** naar natuurlijke processen (klimaatstelsel, biodiversiteit,...) en het effect van menselijke activiteiten, 2) **interdisciplinair onderzoek** (natuurwetenschappen en geesteswetenschappen) ten dienste van de besluitvorming en in relatie tot "stakeholders". **De ontmanteling van BELSPO (Federaal Wetenschapsbeleid)**, dat een grote expertise heeft in beide soorten onderzoek, **moet worden stopgezet en teruggedraaid**.
- Een van de essentiële instrumenten om klimaat- en milieudoelstellingen te bereiken, zijn de **economische instrumenten die een sleutelrol spelen**. Het is van essentieel belang dat het gebruik ervan niet leidt tot **grotere ongelijkheid** of een gevoel van onrechtvaardigheid en dat een aanzienlijk deel van de voordelen ervan wordt gebruikt om burgers of bedrijven te helpen bij de "overgang" ("transitie") naar een veel schoner ontwikkelingsmodel. De **uitgebreide werkzaamheden** die in de vorige zittingsperiode zijn verricht met betrekking tot **koolstofprijzen buiten de ETS-sectoren** (Climact e.a. 2018a,b,c) **kunnen als basis dienen voor doeltreffende maatregelen op dit gebied**. **Directe en indirecte subsidies voor fossiele brandstoffen moeten worden afgeschaft**.
- We moeten ervoor zorgen dat we de vervuiling veroorzaakt door onze consumptiepatronen niet ge-externaliseerd is, anders zijn onze emissiereducties deels greenwashing (zie onderstaande figuur). **Wij importeren producten die een bepaalde ecologische voetafdruk hebben (ontbossing, CO₂...)**. De **belasting van deze producten aan de grenzen van de EU** moet worden overwogen, vooral als ze afkomstig zijn uit landen met lagere normen dan de onze.
- De **internationale dimensie** van ons klimaatbeleid is zeer belangrijk. **België** heeft zich meerdere malen **langzaam aangesloten bij de groep van ambitieuze Europese landen** op het gebied van klimaatverandering. Dit zou moeten veranderen. Onze **ontwikkelingssamenwerkingsbeleid** zou meer gekenmerkt kunnen worden door **solidariteit met landen** die het slachtoffer zijn van de eerste gevolgen van de klimaatverandering. De beheersing van de **emissies van de lucht- en scheepvaartsector** vereist ook een internationale aanpak, evenals de **heropleving van nachttreinen** en het **vergemakkelijken van het treinverkeer in Europa**.

Production vs. consumption-based CO₂ emissions, Belgium

Annual production-based and consumption-based carbon dioxide (CO₂) emissions, measured in million tonnes per year. Consumption-based emissions are those adjusted for trade (production-based emissions minus exports, plus imports). If a country's consumption-based emissions are higher than its production emissions it is a net importer of carbon dioxide.



Source: Le Quéré et al. (2017). Global Carbon Project.

OurWorldInData.org/co2-and-other-greenhouse-gas-emissions/ • CC BY

Inleiding: de wetenschappelijke basis is duidelijk en de oplossingen zijn bekend

Al 30 jaar lang voorziet het IPCC beleidsmakers van de beste beschikbare informatie over alle aspecten (wetenschappelijk, technisch en sociaal-economisch) van de klimaatverandering (zie de website van het IPCC: www.ipcc.ch en het Waals Platform voor de IPCC-website: www.plaforme-wallonne-giec.be). De diagnose is duidelijk: de isolerende afdekking van door de mens veroorzaakte broeikasgassen is sinds het begin van de massale verbranding van hout, kolen, olie en gas (+50% voor de wereldwijde CO₂-concentratie) dikker geworden en de gemiddelde temperatuur op aarde is met bijna 1°C gestegen, terwijl verschillende soorten extreme gebeurtenissen frequenter (hittegolven) of heviger (neerslag die tot overstromingen leidt) zijn geworden. Voor een opwarming van 5°C tegen het einde van de eeuw, d.w.z. als de mensheid op zijn huidige emissieroute blijft, zou de zeespiegel met 2 meter kunnen stijgen, 7,50 meter in 2200, en 10 meter in 2300, wat veel hoger is dan wat tot nu toe is overwogen (Bamber et al., 2019).

Het speciaal IPCC-rapport over een opwarming van 1,5°C (IPCC, 2018) toonde aan dat de meest ambitieuze doelstelling van het Akkoord van Parijs (**beperking van de opwarming tot 1,5°C**) **de ernst van de gevolgen van de klimaatverandering aanzienlijk zou verminderen**. Een samenvatting van dit rapport is te vinden in Brief nr. 11 van het Waalse Platform voor het IPCC (PWG, 2018). Gezien de hoeveelheid broeikasgassen die reeds is uitgestoten, zou het bereiken van een dergelijke doelstelling een 100% vermindering van de netto wereldwijde CO₂-uitstoot tegen 2050 en een aanzienlijke vermindering van de uitstoot van andere gassen vereisen. Deze 1,5°C-scenario's vereisen snelle en grootschalige overgangen in energie-, industriële, stedelijke en infrastructuursystemen (inclusief vervoer en gebouwen) en landgebruik. Dergelijke veranderingen zijn ongekend grootschalig en **vereisen aanzienlijke emissiereducties in alle sectoren en een aanzienlijke toename van de investeringen in verband met deze maatregelen**.

1. De klimaatverandering vormt een ernstige bedreiging voor de bewoonbaarheid van België en de planeet

- België :

De enige mogelijke stijging van de zeespiegel tussen nu en het einde van de eeuw en daarna is een ernstige bedreiging voor de bevolking, de infrastructuur (bv. het Antwerpse havengebied) en de gebieden dicht bij de kust. Extreme weersomstandigheden zullen waarschijnlijk toenemen, met ernstige gevolgen voor de menselijke gezondheid (bv. hittegolven, ozonpieken, door muggen overgedragen ziekten), de landbouw (bv. droogte) of de economie (bv. overstromingen).

- Planeet :

Het IPCC heeft de uiteenlopende gevolgen van de klimaatverandering en de ontwikkeling van de ernst van de risico's (voor vijf categorieën van zorg) als functie van de temperatuurstijging uitvoerig beschreven. Een algemene beoordeling wordt gemaakt in het vijfde IPCC-beoordelingsverslag (IPCC WGII 2014) en een specifieke beoordeling van de verschillen in de effecten van de opwarming van de aarde tussen 1,5 en 2°C in het speciale IPCC-rapport (2018). Zie ook Spratt & Dunlop (2019).

Het speciaal IPCC-rapport bevat een zeer concrete suggestie van een plausibel negatief scenario voor de jaren 2030 als de mensheid op zijn huidige koers blijft. Hier is een uittreksel, dat beter spreekt dan lange hoofdstukken:

«(...) Starting with an intense El Niño–La Niña phase in the 2030s, several catastrophic years occur while global warming starts to approach 2°C. There are major heatwaves on all continents, with deadly consequences in tropical regions and Asian megacities, especially for those ill-equipped for protecting themselves and their communities from the effects of extreme temperatures. Droughts occur in regions bordering the Mediterranean Sea, central North America, the Amazon region and southern Australia, some of which are due to natural variability and others to enhanced greenhouse gas forcing. Intense flooding occurs in high-latitude and tropical regions, in particular in Asia, following increases in heavy precipitation events. Major ecosystems (coral reefs, wetlands, forests) are destroyed over that period with massive disruption to local livelihoods. An unprecedented drought leads to large impacts on the Amazon rainforest, which is also affected by deforestation. A hurricane with intense rainfall and associated with high storm surges destroys a large part of Miami. A two-year drought in the Great Plains in the USA and a concomitant drought in eastern Europe and Russia decrease global crop production, resulting in major increases in food prices and eroding food security. Poverty levels increase to a very large scale, and the risk and incidence of starvation increase considerably as food stores dwindle in most countries; human health suffers (...) There are high levels of public unrest and political destabilization due to the increasing climatic pressures, resulting in some countries becoming dysfunctional. (IPCC 2018, page 280) »

2. Biodiversiteitsbescherming is even noodzakelijk als klimaatbescherming

De klimaatcrisis gaat gepaard met een biodiversiteitscrisis, zoals in het jongste verslag van het Intergouvernamenteel Platform voor Biodiversiteit en Ecosysteemdiensten (2019), ook bekend als het "IPCC of Biodiversity". De natuur "daalt wereldwijd in een ongekend tempo in de menselijke geschiedenis - en het tempo van het uitsterven van soorten neemt toe, wat nu al ernstige gevolgen heeft voor de menselijke populaties over de hele wereld", waarschuwt dit rapport. In het verslag wordt geschat dat **ongeveer 1 miljoen dier- en plantensoorten nu met uitsterven worden bedreigd**, met name in de komende decennia, wat nog nooit eerder in de menselijke geschiedenis is gebeurd. Het IPBES heeft de vijf directe aanjagers van verandering geïdentificeerd die de grootste wereldwijde impact op de natuur hebben. Deze zijn, in dalende volgorde: (1) veranderingen in het gebruik van land en zee; (2) directe exploitatie van bepaalde organismen; (3) **klimaatverandering** (een factor van toenemend belang); (4) vervuiling en (5) invasieve uitheemse soorten.

Het IPBES merkt ook op dat **het verlies aan biodiversiteit** (met inbegrip van genetische diversiteit) een ernstig risico vormt voor de mondiale voedselzekerheid doordat **het de veerkracht van veel landbouwsystemen tegen klimaatverandering ondermijnt**. Omgekeerd kunnen activiteiten ter beperking van de terrestrische klimaatverandering doeltreffend zijn en de doelstellingen inzake natuurbehoud ondersteunen. De grootschalige inzet van bio-energieplantages en de bebossing van niet-bos-ecosystemen kan echter negatieve neveneffecten hebben op de biodiversiteit en ecosysteemfuncties.

Hoewel deze nota de vele mogelijke interacties en synergieën tussen klimaatverandering en biodiversiteit niet verder zal onderzoeken, wil ik de noodzaak (en de voordelen) **benadrukken om beide kwesties samen te beschouwen, in de bredere context van de 17 doelstellingen voor duurzame ontwikkeling die de Verenigde Naties in 2015 hebben aangenomen** (VN 2015 en GSDR 2019; zie ook de website van het initiatief: www.WeChangeForLife.org, die de adviezen en getuigenissen van 250 Belgische experts bevat).

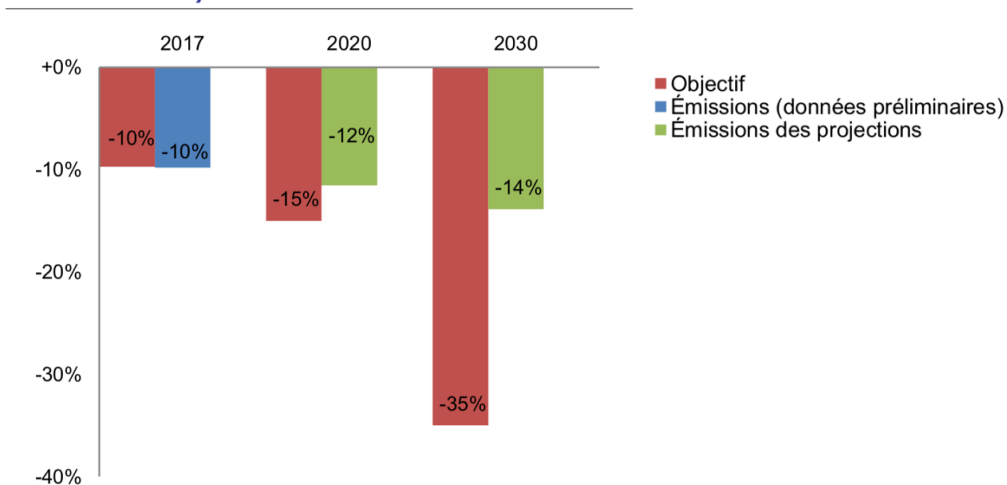
3. België ontbeert een klimaatstrategie en is nog lang niet zo ver gevorderd als het zou moeten.

Het is niet nodig om ver te zoeken naar een zeer kritische analyse van de Belgische situatie op het vlak van klimaatbeleid en -maatregelen. Het "Verslag 2019 van de Europese Commissie voor België" (CEC 2019) schrijft dit:

Duurzame groei en klimaatverandering

Zonder bijkomende maatregelen zal België zijn doelstellingen inzake de vermindering van de uitstoot van broeikasgassen waarschijnlijk niet halen tegen 2020 en 2030. De emissies van sectoren die in 2020 niet onder de regeling voor de handel in emissierechten vallen, zullen naar verwachting slechts 12% onder het niveau van 2005 liggen, in vergelijking met de reductiedoelstelling van 15%. Verwacht wordt dat de kloof tegen 2030 nog groter zal worden en dat de emissies ten opzichte van 2005 naar verwachting slechts met 14% zullen afnemen, terwijl de reductiedoelstelling van 35% wordt gehaald

Graphique 3.4.5: Objectif et émissions en vertu de la législation en matière de répartition de l'effort - Belgique (évolution en pourcentage depuis 2005)



Bron : Europese commissie

Het bereiken van de klimaat- en energiedoelstellingen tegen 2030 vereist duurzame groene investeringen.

Verdere maatregelen zijn met name nodig in de vervoerssector om slimme mobiliteitsoplossingen te vergemakkelijken (1,5 tot 2 miljard euro) door middel van een modal shift van de weg naar het spoor en de fiets, het gebruik van alternatieve brandstoffen (0,3 miljard euro), de ontwikkeling van slimme steden, enz. Soortgelijke inspanningen zijn nodig voor de gebouwde omgeving (energie-efficiëntie en overschakeling op andere brandstoffen), die verantwoordelijk is voor twee derde van de broeikasgasemissies in sectoren die niet onder de EU-regeling voor de handel in emissierechten (EU-ETS) vallen. Energie-audits zijn een essentieel instrument om bedrijven te helpen bij het wegnemen van informatiebarrières die investeringen in energie-efficiëntie in de weg staan. Het aandeel van de energieaudits van kleine en middelgrote ondernemingen ligt in de lijn van het EU-gemiddelde (25%). Het aandeel van grote ondernemingen met een energieaudit is daarentegen aanzienlijk lager (58%, vergeleken met 67% voor het EU-gemiddelde) (investeringsenquête uitgevoerd door de Europese Investeringsbank in 2018). De investeringsbehoeften zullen ook bijzonder belangrijk zijn in de elektriciteitssector (opwekking en netwerk, met inbegrip van elektriciteit en slimme datanetwerken) en de industrie (efficiënt gebruik van hulpbronnen en kringlooeconomie). Ook wordt aanbevolen maatregelen mogelijk te maken zoals de verbetering van de milieubelasting (zie punt 3.1.6), met name door een herziening van de belastingaftrek voor bedrijfsauto's en de versterking van de vervoersregelgeving (zie punt 3.4.2), alsmede aanzienlijke investeringen in energie, bouw en vervoersinfrastructuur (zie hieronder). Deze groene investeringen zouden kunnen profiteren van de 4,5 miljard euro aan groene lineaire obligaties van de Belgische overheid, waarvan 2,7 miljard euro gepland is voor de komende jaren, alsook van de toekenning van een label aan duurzame financiële producten door Febelfin en Beama.

De Belgische vastgoedvoorraad is oud en werd grotendeels gebouwd vóór de toepassing van de energienormen. In een recente studie heeft het Federaal Planbureau geraamd dat het jaarlijkse renovatietempo van de residentiële sector voor de energietransitie in België tegen 2030 in overeenstemming met het klimaat- en energiebeleidskader en de doelstelling van een koolstofarme economie tegen 2050 zou moeten stijgen van 0,7% tot 1,3%, wat neerkomt op ongeveer 800 000 woningen tussen 2019 en 2030. Gemiddeld 30% van het industriële gebouwenbestand voldoet aan hoge energie-efficiëntienormen, wat aanzienlijk lager is dan het EU-gemiddelde (37%). De kloof met het EU-gemiddelde is groter voor grote Belgische bedrijven. Het eindrapport over de koolstofprijstelling (Climact et al, 2018abc) stelt nog ambitieuzere jaarlijkse renovatietarieven voor, die 2,6% van het woningaanbod (ongeveer 120.000 gebouwen per jaar) vertegenwoordigen.

Er is enige vooruitgang geboekt bij de ontwikkeling en uitvoering van het klimaat- en energiebeleid door de verschillende overheidsniveaus, maar de algemene efficiëntie wordt in gevaar gebracht door de complexiteit van de steeds veranderende verdeling van de bevoegdheden. In het verleden heeft dit de vaststelling van gecoördineerde actie aanzienlijk vertraagd, zoals een interne verdeling van de inspanningen om de klimaat- en energiedoelstellingen tegen 2020 te bereiken, een gemeenschappelijke langetermijnvisie voor de energietransitie of de voltooiing van belangrijke infrastructuurprojecten zoals het GEN rond Brussel. Ook de meningsverschillen over de invoering van een kilometerheffing voor personenauto's hebben de vooruitgang bij de aanpak van de toenemende congestie en de vervoersemisies vertraagd. Verschillende instellingen hebben onlangs voorstellen ingediend om de klimaatgovernance in België te verbeteren. Zo heeft de Belgische Senaat in een rapport van januari 2017 aanbevelingen gedaan voor de versterking van de intra-Belgische governance inzake de interne verdeling van de inspanningen. Een interparlementaire klimaatdialoog heeft geleid tot de unanieme goedkeuring van een resolutie die moet leiden tot de goedkeuring van een geïntegreerd klimaat- en energieplan.

Energie-infrastructuur en -diensten

De recente onbeschikbaarheid van verscheidene kerncentrales onderstreept het belang van regionale grensoverschrijdende samenwerking en een efficiënte, onderling verbonden Europese elektriciteitsmarkt. De situatie heeft België afhankelijker gemaakt van de invoer van elektriciteit uit de buurlanden (vooral in de winter, wanneer de weersomstandigheden kunnen leiden tot een hogere piekbelasting, in combinatie met een lagere beschikbaarheid van interconnectiecapaciteit en een beperkte binnenlandse windturbineproductie). De Belgische autoriteiten hebben hierop gereageerd door verschillende vrijwaringsmaatregelen te nemen om de continuïteit van de elektriciteitsvoorziening in november en winter te waarborgen en zo extra capaciteit op de markt te brengen. Tegelijkertijd heeft België in nauwe samenwerking met de Europese Commissie de hulp van zijn buurlanden ingeroepen om de beschikbaarheid van importcapaciteit te garanderen en het risico van het wegvallen van de lading te verminderen. België heeft zich ertoe verbonden om tegen 2025 volledig af te zien van kernenergie, een ontwikkeling die aanzienlijke investeringen in nieuwe capaciteit vereist. De Belgische interconnectie in elektriciteit vertegenwoordigde 19% van de geïnstalleerde productiecapaciteit in 2017.

Verwacht wordt dat het in 2020 met de voltooiing van de projecten Nemo Link en Alegro, die momenteel in uitvoering zijn, zal stijgen tot ongeveer 30%. Daarnaast is het ook de bedoeling om interne knelpunten weg te nemen en nieuwe nationale netwerken aan te leggen, die de Europese transmissienetwerken en elektriciteitsstromen in de regio zullen versterken. Naast investeringen in interconnectie is er ook behoefte aan aanzienlijke investeringen in elektriciteitsproductiecapaciteit. België ontwikkelt momenteel een capaciteitsvergoedingsmechanisme om ervoor te zorgen dat tegen 2025 de nodige investeringen in elektriciteitsproductiecapaciteit operationeel zijn met het oog op de uitstap uit kernenergie. Elia, de transmissienetbeheerder, heeft aangegeven dat België tegen 2025 een nieuwe capaciteit van 3,6 gigawatt (GW) nodig zal hebben.

De maatregelen voor de energietransitie zullen aanzienlijke investeringen vereisen, vooral door de particuliere sector. In maart 2018 bereikten de federale regering en de drie gewestelijke regeringen een akkoord over het interfederaal energiepact, dat een langetermijnvisie bevat voor het toekomstige beheer van de energietransitie in België. Enkele belangrijke elementen van het Pact (zoals de geleidelijke stopzetting van kernenergie) zouden echter kunnen veranderen als de analyse van het onlangs opgerichte Federaal Energiecomité (met vertegenwoordigers van de federale regering, de gewesten, de werkgevers en de industrie) tot de conclusie komt dat het een te grote impact heeft op de evolutie van de energieprijzen en -tarieven (betaalbaarheid), bevoorradingszekerheid, duurzaamheid en veiligheid. Het pact voorziet ook in een grotere energie-efficiëntie voor gebouwen en industriële processen, een hoge penetratie van hernieuwbare energie (om tegen 2030 8 GW aan fotovoltaïsche energie, 4,2 GW aan windenergie op het land en 4 GW aan offshore-windenergie te bereiken), de ontwikkeling en toepassing van opslagoplossingen (1,5 GW tegen 2030) en de aanpassing van netwerken, waaronder slimme netwerken.

Het Nationaal Geïntegreerd Energie- en Klimaatplan (PNEC) zal verdere cruciale richtsnoeren bieden voor het vaststellen van de behoeften op het gebied van ontkoling en energie-investeringen. In het plan dat tegen 31 december 2019 moet worden aangenomen, in overeenstemming met de Verordening betreffende het beheer van de Energie-Unie en de klimaatactie, zal België tegen 2030 een overzicht geven van zijn investeringsbehoeften voor de verschillende onderdelen van de Energie-Unie, met inbegrip van hernieuwbare energie, energie-efficiëntie, voorzieningszekerheid en maatregelen om zich aan te passen aan en de gevolgen van de klimaatverandering te verzachten. De informatie die met name in het op 31 december 2018 ingediende ontwerpplan wordt verstrekt, zal het ook mogelijk maken om de Belgische investeringsbehoeften op het gebied van energie en klimaat te definiëren en te evalueren.

In België neemt de concentratiegraad op de elektriciteitsproductiemarkt af, hoewel deze nog steeds hoog is. De detailhandelsmarkten voor elektriciteit en gas zijn de laatste jaren veel dynamischer geworden, zoals blijkt uit de daling van de marktaandeelen van de gevestigde exploitanten, de stijging van de toetredingspercentages voor producenten en de stijging van de overstapperpercentages voor consumenten. Deze ontwikkeling is het resultaat van verschillende beleidsmaatregelen, waaronder wetswijzigingen en publiekscampagnes ter bevordering van de omschakeling.

De detailhandelsprijzen voor elektriciteit liggen boven het EU-gemiddelde. De niet-energetische component van de elektriciteitsfactuur vertegenwoordigt gemiddeld 75% van de elektriciteitsprijs op de Belgische kleinhandelsmarkt. Met name de distributiekosten zijn hoger dan het EU-gemiddelde. Deze kosten omvatten ook inkomsten uit maatregelen om de energietransitie te stimuleren. Hoewel dit de goedkeuring van maatregelen voor meer energie-efficiëntie aanmoedigt, kan het ook een obstakel vormen voor het koolstofarm maken van de economie, vooral als België dit wil bereiken door in het kader van zijn langetermijnstrategie meer belang toe te kennen aan elektriciteit.

Vervoersdiensten en infrastructuur

België is chronisch verstopt op zijn wegennet, wat negatieve gevolgen heeft voor het milieu en de toegang tot Brussel en de haven van Antwerpen. Het gemiddelde aantal uren dat elk jaar in België wordt doorgebracht in files is gestegen van 35,8 in 2014 tot 39,1 in 2017, waardoor België een van de slechtst presterende landen in de EU is, na Malta en het Verenigd Koninkrijk (76). In stedelijke gebieden nam de vertraging per bestuurder in 2017 zelfs toe tot 48,8 uur(77). De kosten van congestie zijn geschetst in het stabiliteitsprogramma 2017-2020, waarin wordt gesteld dat de kosten van congestie volgens ramingen van de Commissie, de OESO en het IMF naar verwachting 1 à 2% van het BBP zullen bedragen, of 4,3 à 8,6 miljard euro (2017) (78). Verkeersopstoppen leiden tot een stijging van het brandstofverbruik, dragen bij tot de luchtverontreiniging en bemoeilijken de toegang tot de haven van Antwerpen, die goed is voor 7% van de EU-invoer.

De kwaliteit van de wegeninfrastructuur is relatief slecht en is bijzonder duur voor de gewesten en de lokale overheden. De samengestelde indicator van het Economisch Wereldforum plaatst de Belgische

wegeninfrastructuur op de 35ste plaats. Alleen wat de kwaliteit van de wegen betreft, staat België echter op de 52ste plaats in de wereld (GEF, 2018). De grote wegenwerken die België heeft uitgevoerd en de hoge verkeersdichtheid maken het wegonderhoud duurder en verhogen de transportkosten op nationale schaal (Nationale Bank van België, 2017). Het wegennet is over het algemeen gratis voor personenauto's en is afhankelijk van steeds minder regionale en lokale fondsen, in tegenstelling tot de lidstaten die hun autosnelwegen hebben geprivatiseerd (79). Ten slotte is het aandeel van de bedrijfskosten (inclusief de bezoldiging van het personeel) in België hoger dan in de buurlanden.

Verstorende stimulansen dragen bij tot de congestie op de weg. De toenemende congestie is deels te verklaren door de voortdurende toename van het aantal personenauto's sinds 2007, die wordt gestimuleerd door gratis wegen, de belastingaftrek voor bedrijfswagens (zie paragraaf 3.1.6) en het lage niveau van de milieubelasting. In 2018 had België ongeveer 5,85 miljoen personenauto's in gebruik, waarvan 8% bedrijfsauto's, wat neerkomt op 16% van het totale aantal reizigerskilometers. Van bijzonder belang is de opvolging van de studie over de kilometerheffing in opdracht van de Vlaamse regering, met inbegrip van een kilometerheffing, die in mei 2019 zal worden afgerond.

België heeft geïnvesteerd en is van plan te investeren in bijkomende infrastructuur. Er lopen grote projecten, waaronder de voltooiing van de wegverbinding tussen Oosterweel en Antwerpen, het Brussels Gewestelijk Expresnet en het Zeescheldekanaal (zie hieronder). Uit het nationaal pact voor strategische investeringen blijkt dat de vervoerssector tegen 2030 extra investeringen nodig heeft, die geraamd worden op 22 à 27 miljard euro. Wallonië is van plan om in de periode 2016-2019 640 miljoen euro uit te geven voor de modernisering van zijn wegen en binnenwateren, waarvan de helft gefinancierd wordt door de inkomsten uit de wegentaks die sinds april 2016 op de vrachtwagens op nationaal niveau wordt toegepast.

In het achterland van de haven van Antwerpen wordt fors geïnvesteerd in de binnenvaart. De werkzaamheden aan de verbinding tussen de Seine en de Schelde in Vlaanderen en Wallonië zijn in volle gang en moeten tegen 2025 voltooid zijn. Andere projecten worden uitgevoerd met betrekking tot het binnenvaartnetwerk van het land en verschillende zee- en binnenvaartsluizen, met ondersteuning van het interconnectiemechanisme in Europa (Albertkanaal en Terneuzen). Het Prijsobservatorium stelde echter een gebrek aan concurrentie vast in de baggersector (zie paragraaf 3.4.2). Ook wordt er geïnvesteerd om kleinere stromen te consolideren in grotere stromen en is er een samenwerking aangegaan met Nederland voor het opstellen van vrachtvervoerschema's op de route Antwerpen-Rotterdam.

De spoorwegen spelen een belangrijke rol bij het verminderen van de congestie op de wegen, maar ook rond Brussel en de twee grote havens (Antwerpen en Zeebrugge) is de spoorweginfrastructuur verzadigd. De twee belangrijkste spoorknelpunten zijn de noord-zuidverbinding van Brussel (waar om de drie treinen doorheen rijden) en het goederenvervoer rond de haven van Antwerpen (belangrijk voor de petrochemische industrie) en tussen Gent en Zeebrugge. Het Belgische spoorwegnet voor goederenvervoer kampt met een tekort aan slots, waarbij het grootste deel van de capaciteit wordt besteed aan het passagiersvervoer per spoor. Een verbetering van de spoorverbinding Rijn-Ruhr (3RX) is gepland, met name met het oog op de verbetering van de verbindingen tussen Antwerpen, Nederland en Duitsland die door de chemische industrie worden gebruikt. Om congestie tegen te gaan en de capaciteit van de bestaande spoorweginfrastructuur te verbeteren, worden belangrijke investeringen gedaan in de signalisatie, met de implementatie van het European Rail Traffic Management System (ERTMS), dat in 2022 moet worden voltooid, en de verbetering van de toegankelijkheid van de havens van Antwerpen en Zeebrugge.

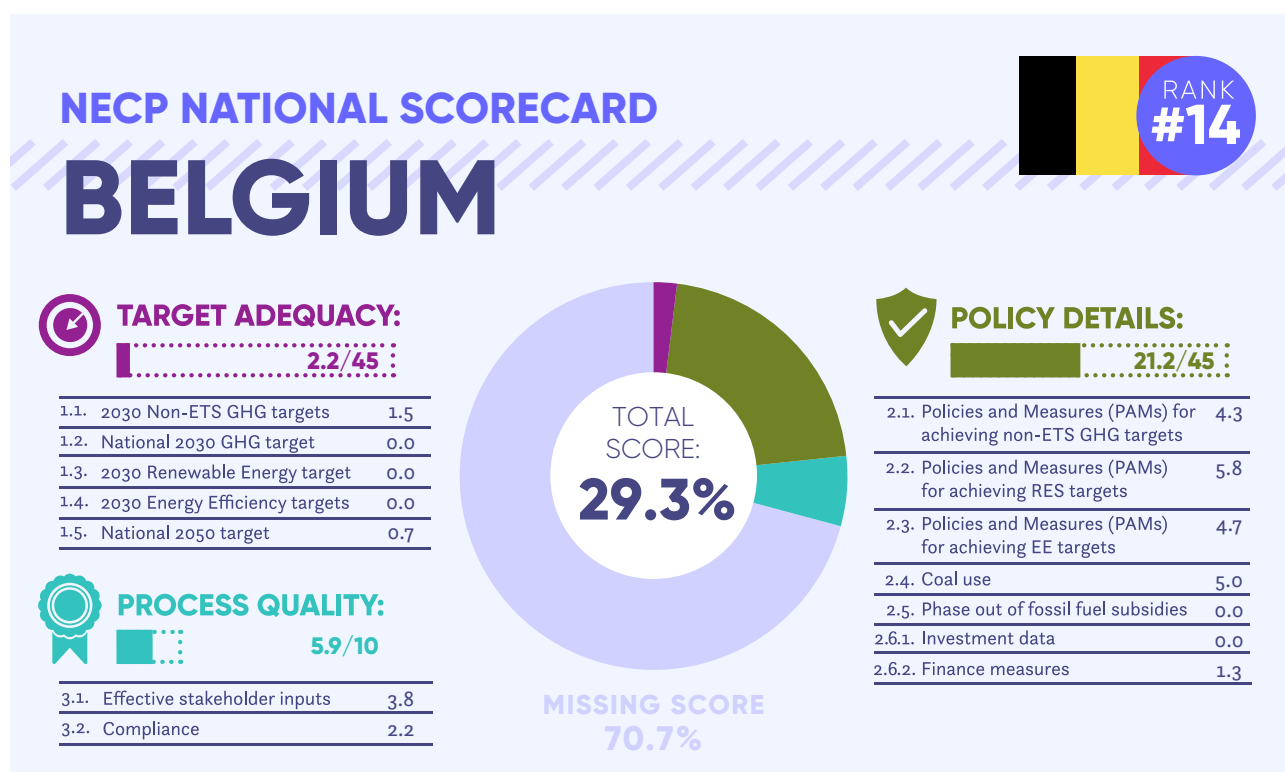
Er zijn vertragingen bij de voltooiing van het Gewestelijk Expresnet rond Brussel, deels als gevolg van de verdeelsleutel 60/40 (80). De voltooiing van dit netwerk werd verschillende keren uitgesteld wegens onvoldoende middelen, het ontbreken van een adequate evaluatie van de behoeften (de 60/40-verdeling tussen Vlaanderen en Wallonië komt niet overeen met de werkelijke investeringskosten) en het ontbreken van een algemeen beeld van de mobiliteit op het moment van de projectontwikkeling, vertragingen bij het verkrijgen van bouwvergunningen en de daarmee samenhangende claims (zie paragraaf 3.4.4). De voltooiing van het netwerk, die oorspronkelijk gepland was voor 2012, wordt nu pas in 2030 verwacht. In januari 2019 hebben de gewesten overeenstemming bereikt over een verdeelsleutel van 60/40 jaar voor de toewijzing van het Gewestelijk Expresnet.

De kwaliteit van de spoorwegdiensten is laag en het openbaar vervoer in de steden en tussen de steden en het platteland, met name in Wallonië, kan worden verbeterd. Het Economisch Wereldforum staat op de 41e plaats van de Belgische spoorwegen in termen van efficiëntie (frequentie, stiptheid, snelheid en prijs). Eurobarometer-enquêtes bevestigen dat de tevredenheid van de reizigers over de stiptheid en betrouwbaarheid van de spoordiensten in België onder het gemiddelde ligt. De kosten van het openbaar vervoer in Wallonië zijn

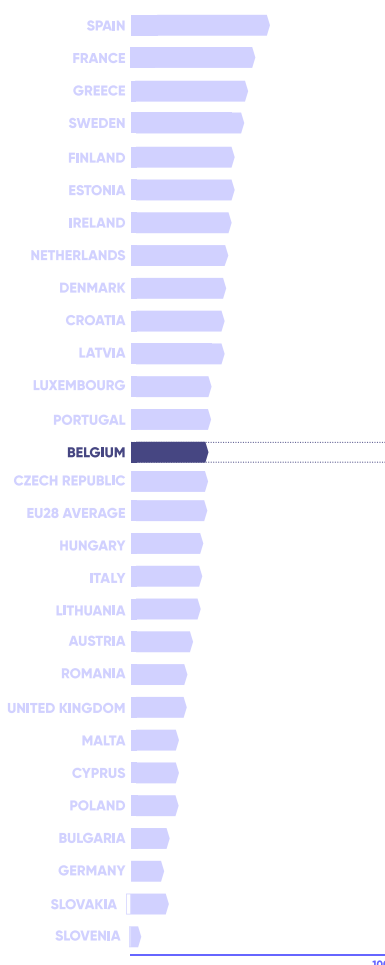
structureel hoog door de lagere bevolkingsdichtheid. Het ontbreken van een meerjarenplanning van de uitgaven en verstoringen van het vervoer bemoeilijken de taken van de TEC, de belangrijkste leverancier van regionale en stedelijke vervoersdiensten. De toegang tot de werkgelegenheidszones is een groot probleem voor werkzoekenden (uit een enquête van de Union des classes moyennes, een werkgeversorganisatie, blijkt dat slechts 68 % van de bedrijventerreinen in Wallonië toegankelijk is met het openbaar vervoer) (81). In Brussel heeft de gewestelijke regering een meerjarig investeringsprogramma voor het openbaar vervoer goedgekeurd met een budget van 5,2 miljard euro tot 2025.

Wettelijke belemmeringen voor de concurrentie en investeringen in binnenlandse passagiersvervoerdiensten per spoor en intercitybussen oefenen druk uit op het aanbod van andere openbare vervoersdiensten en koolstofarme vervoersdiensten. Het aandeel van het passagiersvervoer dat onder de openbare-dienstverplichtingen (ODV's) valt, blijft in België zeer hoog; in 2016 werd 98,2% van de diensten geleverd door de NMBS-NMBS, de gevestigde spoorwegexploitant, in het kader van een contract dat onderhands werd toegekend. Particuliere busvervoerders mogen geen interstedelijk vervoer aanbieden, hoewel Vlaanderen de intentie heeft uitgesproken om tegen april 2019 een decreet uit te vaardigen dat het interstedelijk busvervoer opent. De regels die van toepassing zijn op taxi's verschillen per gemeente en beperken met name de toegang tot de luchthaven van Brussel. Bovendien is de concurrentie in het goederenvervoer per spoor in België de laatste jaren aanzienlijk toegenomen. Zo stond België in 2016 in de top vijf van lidstaten in termen van marktaandelen van nieuwe exploitanten van goederenvervoer per spoor (die bijna 50 % van de markt in handen hadden) (82).

Hoewel de regio's hun eigen mobiliteitsplannen hebben ontwikkeld, vereist de ontwikkeling van een coherente visie op mobiliteit in België, waar nodig met grenssteden en -regio's, een complexe coördinatie. Deze complexiteit is te wijten aan het feit dat een dergelijke coördinatie moet plaatsvinden tussen het federale niveau, dat verantwoordelijk is voor het spoorvervoer, en de gewesten, die verantwoordelijk zijn voor andere vervoerswijzen. Het Uitvoerend Comité van ministers van Mobiliteit is bekritiseerd voor zijn beheer van het project van het Gewestelijk Expresnetwerk (Rekenkamer, 2017), dat wordt gekenmerkt door het ontbreken van een behoeftenevaluatie in het kader van een meer omvattende interregionale mobiliteitsstrategie. Bovendien kan het gebrek aan overeenstemming over het type tolheffing voor personenauto's de vaststelling van een gemeenschappelijke visie op mobiliteit in België nog ingewikkelder maken. Bovendien kunnen de inkomsten uit de kilometerheffing op zware vrachtvoertuigen door de bevoegdheidsverdeling tussen het federale en het gewestelijke niveau niet bijdragen tot de financiering van de spoorwegen. Tot slot zijn er belangrijke grensoverschrijdende uitwisselingen aan de grenzen (Oostkantons - Aken, Rijsel-Tournai-Moeskroen, Antwerpen - Zuid-Nederland en Luxemburg - Aarlen).



- ✓ The plan contains general information on all subheadings as required by the NECP framework and provides some analysis on whether the scenario with additional measures reaches the targets.
- ✗ However, Belgium ranks second lowest on ambition due to very low ambition on energy efficiency and renewables for 2030. Almost no reference to the 2050 horizon.
- ✗ Policies are rarely defined in sufficient detail and consist more of sub-objectives than actual measures. The way they are accounted for in the scenario with additional measures is not transparent enough.
- ✗ No information on energy and fossil fuel subsidies is provided.
- ✗ No perspective on investment requirements and financing measures.
- ✗ The draft NECP provides no information about possible use of Climate Action Regulation flexibilities at all.



This scorecard is the outcome of a ranking exercise of the draft National Energy and Climate Plans (NECPs) of the 28 EU Member States. It is based on the information provided directly in the draft NECPs.

The underlying assessment focuses on three core dimensions: the adequacy of the communicated climate and energy targets, the detail of the policy descriptions, and the quality of the NECP drafting process.

It is not a full impact assessment and does not evaluate the likely effectiveness of the presented existing or additional policies or the accuracy of the information provided.

For more information on the analysis carried out please see the report "Planning for Net Zero: Assessing the draft National Energy and Climate Plans", May 2019.

www.europeanclimate.org/national-climate-plans-2030

4. Details van de aanbevelingen voor een werkelijk duurzame ontwikkeling, die het klimaat en de biodiversiteit beschermt en bijdraagt tot een beter welzijn voor iedereen.

Ter ondersteuning van de aanbevelingen in deze nota zijn drie belangrijke bronnen gebruikt:

4.1 Rapport van het Panel voor Klimaat en Duurzaamheid (Klimaatpanel opgericht op verzoek van de jongeren van #YouthForClimate) (zie de samenvatting hieronder) en de bijlage bij dit rapport (« Wat zegt het IPCC... », cfr p 14 et 15)

Samenvatting van het du Rapport van het Panel voor Klimaat en Duurzaamheid (zie www.panelclimat.be).

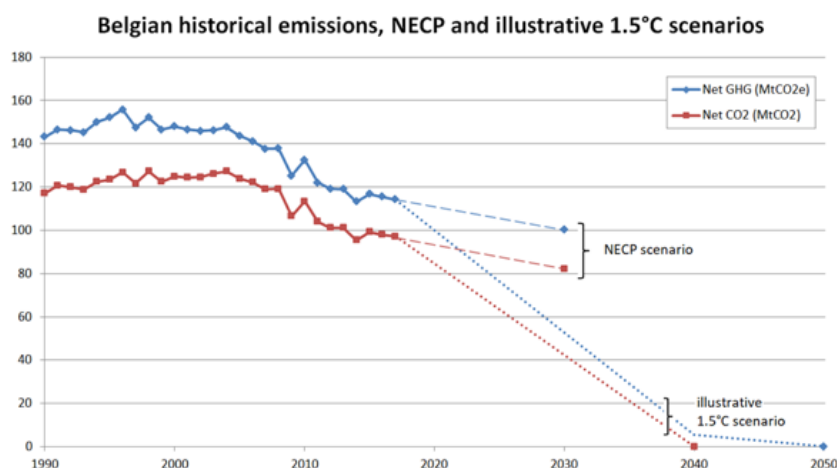
« Om klimaatverandering en de ecosysteemcrisis echt aan te pakken is systeemverandering noodzakelijk en urgent. »

Eind januari 2019 werden wij (Leo Van Broeck en Jean-Pascal van Ypersele) door Youth For Climate gevraagd een panel van wetenschappers samen te brengen om hen en de beleidsmakers te laten weten welke wetenschappelijk onderbouwde oplossingen er zijn om de klimaat- en duurzaamheids crisis een halt toe te roepen. Na de aankondiging van dit panel hebben meer dan 100 specialisten, zowel uit de academische wereld als uit diverse andere competentiedomeinen, bijdragen geleverd als reactie op een online bevraging. Op basis daarvan heeft een onafhankelijk panel van een twintigtal experts intensief samengewerkt om een helder rapport samen te stellen. **Het eindresultaat omvat zowel een scherpe probleemstelling als tientallen concrete maatregelen, gebundeld in 27 krachtige aanbevelingen om een coherent en ernstig klimaat- en duurzaamheidsbeleid te voeren. Elk van die aanbevelingen is dringend**, stelt het rapport. Want de situatie is buitengewoon acuut.

De **klimaatcrisis** – het vertrekpunt van de jongerenacties en dus ook van het onderzoek van dit panel – heeft verschillende gezichten: ze is een ernstige aantasting of aan de gang zijnde ineenstorting van het **planetaire ecosysteem**; ze is een **rechtvaardigheids crisis** waarbij mensen die het minst verantwoordelijk zijn voor het probleem zijn het grootste slachtoffer worden; ze is een **economische crisis** omdat ze de natuurlijke basis van onze economische systemen in gevaar brengt; ze is ook 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.

Transitie moet sneller en fundamenteeler >

De doelstellingen en maatregelen die België tegen 2030 heeft voorzien, zijn volstrekt ontoereikend met het oog op de doelstelling van CO₂-neutraliteit in 2040, want in deze aanpak zou de gemiddelde jaarlijkse inspanning na 2030 plots een vermenigvuldiging met een factor 11 moeten ondergaan.



[NECP scenario: Nationaal Energie- en Klimaatplan dat België maakte op vraag van de EU; GHG=broeikasgassen]

Menselijke activiteit moet planetaire grenzen respecteren >

Onze planeet heeft duidelijke grenzen. Gebruik van natuurlijke hulpbronnen voorbij die grenzen kan 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, net zoals het IPBES rapport van verleden week heeft nagedrukt. De verschillende processen werken bovendien op elkaar in, zoals het werk van Rockström duidelijk maakte.

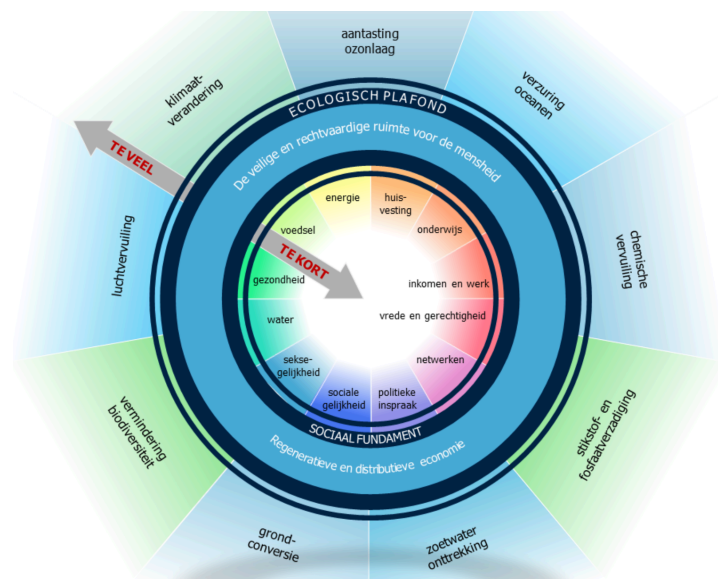


De planetaire grenzen: Klimaatverandering. Nieuwe entiteiten (zoals synthetische vervuilers, zware metalen en radioactief materiaal). Stratosferische ozonuitputting. Atmosferische aerosolbelasting. Verzuring oceanen. Biochemische cycli (N=stikstofcyclus; P=fosforcyclus). Mondiaal zoetwaterverbruik. Wijzigingen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

Bron : <https://www.stockholmresilience.org/research/planetary-boundaries.html>

Kies voor echt duurzame ontwikkeling >

Klimaatverandering aanpakken betekent 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.



Kate Raworth bouwde verder op het model van de planetaire grenzen vatte het antwoord op de complexe uitdagingen en mogelijkheden in het beeld van een 'donut'.

Hieronder geven we heel in het kort een overzicht van de diverse terreinen waarop dringend beleidsactie ondernomen moet worden. Het rapport zelf geeft een veel uitgebreider overzicht. Belangrijk daarbij is dat onze opsomming niet exhaustief is, maar ook dat het niet zomaar een lijst mogelijkheden is waaruit overheden kunnen cherry-picken. De klimaat- en duurzaamheids crisis vraagt een urgent én een omvattend antwoord, waarbij op alle domeinen tegelijk dringend actie ondernomen moet worden.

1. Klimaat- en duurzaamheidsbeleid is een drieluik: klimaat, ecosysteem & sociaal

Klimaatbeleid kan allang niet meer beperkt worden tot natuurbeleid of zelfs tot een "uitstootbeleid", maar moet noodzakelijk ook zaken als ruimtelijke ordening, productie- en consumptiepatronen, sociale rechtvaardigheid, een goed gericht innovatiebeleid en beter, participatiever beleid en bestuur integreren. De **klimaatcrisis maakt deel uit van een ecosysteemcrisis**. Klimaat- en duurzaamheidsbeleid is dan ook noodzakelijk ambitieus. Kleine stapjes volstaan niet. Er is nood aan een gecoördineerd en afgestemd beleid dat zich baseert op onderzoek naar planetaire grenzen die de ruimte aangeven waarbinnen de mensheid zich op een veilige wijze kan

ontwikkelen. 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 sociaal en rechtvaardig is**.

2. Elk beleidsniveau moet zijn ambitieuze verantwoordelijkheid nemen

De klimaatcrisis vraagt dringend om **ernstig en alomvattend beleid**. Elk beleidsniveau zal zijn verantwoordelijkheid moeten nemen: mondiaal, Europees, Belgisch, gewestelijk en lokaal.

De EU moet haar **ambities hoger** leggen om het engagement van het Akkoord van Parijs waar te maken.

In België zou een **Bijzondere Klimaatwet** zorgen voor democratische legitimiteit en transparantie, en 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 trouwens toe dwingt.

3. Natuurlijke ecosystemen beschermen en uitbreiden

De verhouding met de natuur moet worden omgegooid en de natuurlijke ecosystemen verdienen grootschalige uitbreiding en bescherming. Zo hebben we dringend **meer natuur- en bosgebied nodig**. Natuur is immers nodig als klimaatbuffer en voor het garanderen van de nodige biodiversiteit. In dit kader is het cruciaal om onmiddellijk een netto ontbossingsstop in te voeren en werk te maken van efficiënte boscompensatie.

Ook moet er veel meer werk worden gemaakt van **functionele verbindingen tussen natuur- en bosgebieden**. Deze liggen momenteel erg versnipperd in het landschap.

Ook in het **stedelijke en industriële gebied** moet veel meer biodivers groen komen dat ook bewoners en gebruikers ten goede komt.

Daarnaast er ook dringend nood aan **meer water- en kustbeheer**: aanleggen van waterafvoerende bodemlagen, bufferen en opslaan over overtollig water, ruimte maken voor *wetlands*, kustverdediging in het kader van de stijgende zeespiegel, etc.

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

De kern van een rationeel klimaatbeleid is een doorgedreven en versnelde transitie op het vlak van energie en emissies. Dat vergt zowel een economische omslag als begeleidende sociale maatregelen.

Concreet moeten 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.

Het is essentieel dat de **transitie begeleid wordt door sociale maatregelen**. Anders vergroten we de ongelijkheid en zal bovendien het nodige draagvlak onderuit worden gehaald.

Wat **energiebesparing** betreft, is het bv. een grote en cruciale uitdaging om ons (bestaand) gebouwenpatrimonium veel energiezuiniger maken.

Ook de industrie is in dit kader uiteraard een belangrijke actor. Om de opwarming van de aarde te beperken tot 1,5°C moet België streven naar netto zero CO₂ emissies tegen 2040 en netto zero broeikasgasemissies tegen 2050. De petrochemie-, raffinage-, staal- en cementsectoren zijn verantwoordelijk voor de hoofdmoot van de CO₂-uitstoot in de Belgische industrie. Om de ambitieuze Belgische klimaatdoelstellingen te halen, is er een grootschalige transitie nodig in de Belgische industrie waarbij processen en producten klimaatvriendelijk moeten worden gemaakt.

De energietransitie gaat niet lukken zonder **slimme middelen-gelieerde maatregelen**, zoals de afbouw van overheidssteun ten gunste van fossiele brandstoffen, de invoering van een nationale koolstofprijs en een sterkere ETS-prijs voor alle bedrijven. Die dient te worden gekoppeld aan een CO₂-importtaks aan de Europese grenzen om een gelijk speelveld te garanderen.

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

Om een duurzame omslag realistisch te maken moet ook worden ingezet op een ander landgebruik, een betere ruimtelijke ordening en een slimmer infrastructuurbeleid. Dat vergt een grondig herdenken van het woonbeleid, het mobiliteitsbeleid, de voedselproductie en -verwerking.

Het is essentieel om onmiddellijk te **stoppen met de inname van open ruimte** ('betonstop').

Dit ruimtegebruik dient gepaard te gaan met een **woonbeleid**, gericht op duurzaam en betaalbaar wonen op goede locaties. De woonbonus moet vervangen worden door een stimulans voor renovatie, collectief, modulair,

aanpasbaar en betaalbaar wonen, en ook de woonfiscaliteit moet worden hervormd om haar ecologisch duurzamer en ook socialer te maken.

Het **mobiliteitsbeleid** moet gericht zijn op een betekenisvolle modal shift (verschuiving van gebruik van de wagen naar andere vervoersmodi, niet alleen voor persoonsmobiliteit, maar ook voor goederenvervoer). Duurzame mobiliteit kan onder andere gerealiseerd worden door werk te maken van de uitbouw van een degelijk openbaar vervoer en door het schakelen tussen vervoersmodi te faciliteren via bv. intelligente mobipunten.

Ook **voeding** heeft een rol in de klimaat- en duurzaamheidstransitie. De dominante diëten van de mensheid zijn immers niet goed voor ons, en ze zijn niet goed voor de planeet.

6. Hanteer planetaire grenzen als norm voor produceren en consumeren

Ga voor andere manieren van produceren en consumeren, vooral gericht op een **meer lokale en circulaire economie en op een minder verspillende consumptie**. 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.

7. Ga voor een samenhangend en transversaal beleid

Het zou een goede zaak zijn als de **eerste minister en de minister-presidenten** in het klimaat- en duurzaamheidsbeleid een coördinerende rol zouden opnemen.

Het is belangrijk om een onafhankelijke **raad van experts** op te richten die wetenschappelijk onderbouwde en objectieve informatie kan aanreiken voor de klimaatbeleidsvoering van de verschillende Belgische overheden.

Aandacht voor het creëren van draagvlak bij de bredere bevolking is essentieel. In dat kader is het zinvol om met **burgerpanels** te werken. Zij kunnen onderwerpen die politiek lastig liggen, ontmythen.

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

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 uitgebouwd. Een interdisciplinaire aanpak is noodzakelijk.

In het kader van onderzoek en innovatie is het aangewezen om ook specifiek in te zetten op de ontwikkeling en uitbouw van **negatieve emissietechnologieën**. Het is de bedoeling om hierbij maximaal te gaan voor duurzame oplossingen voor koolstofvastlegging om het teveel aan uitstoot te compenseren.

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

Klimaat- en duurzaamheidsbeleid kan niet anders dan participatief, deliberatief en coproductief zijn. Het zet in op samenlevingsopbouw, nieuwe vormen van burgerschap, herverdeling en een mentaliteitsverandering.

Om écht te kunnen slagen moet er bij veel mensen een **draagvlak zijn voor een klimaat- en duurzaamheidsbeleid**. Het is dan ook noodzakelijk dat de maatregelen een uitgebreid luik informatie en maatschappelijk debat omvatten. Daarnaast zijn instrumenten als een **jaarlijkse Klimaatdag** – waarop er over de voortgang wordt gerapporteerd en gediscussieerd – en *citizen science* zinvol.

Tot slot is het belangrijk te onderlijnen dat we dringend af moeten van de gedachte dat inzetten op klimaat en duurzaamheid snijden in eigen vel is. Integendeel. De meeste maatregelen brengen geld op in de plaats van geld te kosten. Alle inspanningen zorgen voor positieve resultaten: nieuwe economische mogelijkheden, lagere overheidsuitgaven, een veiligere wereld, burgers die gezonder en waardiger kunnen leven. **Een correct beleid rond duurzaamheid en klimaat zal leiden tot een verbetering van onze levensstandaard.**

Wij zijn trots dat we op amper drie maanden tijd – dank zij druk van Youth For Climate en dank zij de vrijwillige inzet van de talrijke experts – de reeds bestaande kennis hebben verzameld en aangevuld met talloze nieuwe inzichten en oplossingsrichtingen. Iedereen beseft de buitengewone hoogdringendheid van de situatie. Maar er is hoop, want we hebben de nodige kennis en inzichten om aan de slag te gaan. **Het is haalbaar om een versnellende opwarming van de aarde en de ineenstorting van het ecosysteem te voorkomen. Maar het is nu of nooit.**

Bijlage bij het rapport van de Expertgroep Klimaat en Duurzame Ontwikkeling (zie sectie 4.1) Wat zegt het IPCC over de 1,5°C-grenswaarde en wat zijn de gevolgen voor de wereldwijde, Europese en Belgische emissies?

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 century¹, 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 target².
2. In below-1.5°C scenarios, global net CO₂ emissions are reduced by roughly 65% between 2010 and 2030. The World reaches global net zero CO₂ emissions around 2044. In scenarios that are below 1.5°C in 2100 but slightly overshoot 1.5°C before that date, the CO₂ emission reduction from 2010 to 2030 is around 45% and the World reaches global net zero CO₂ emissions around 2050.
In order to have 2 chances out of 3 to remain under 1.5 °C, global cumulative CO₂ emissions from 2018 onwards should not exceed 420 to 570 GtCO₂³.
3. 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 European 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 CO₂ 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 CO₂ emissions around 2040⁴.

For illustration purposes, linear reduction of CO₂ and other GHG emissions from 2018 levels to net zero in 2040 and 2050 respectively are plotted in Graph 1 below.

The “carbon budget approach” is a complementary way to look at the same issue. The remaining global **carbon budget** of 420 to 570 GtCO₂ can be divided between countries. Considering an equal share per capita (population basis), this leads to a remaining budget of 630 to 850 MtCO₂ for Belgium from 2018 onwards (6 to 9 times of our current yearly CO₂ 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

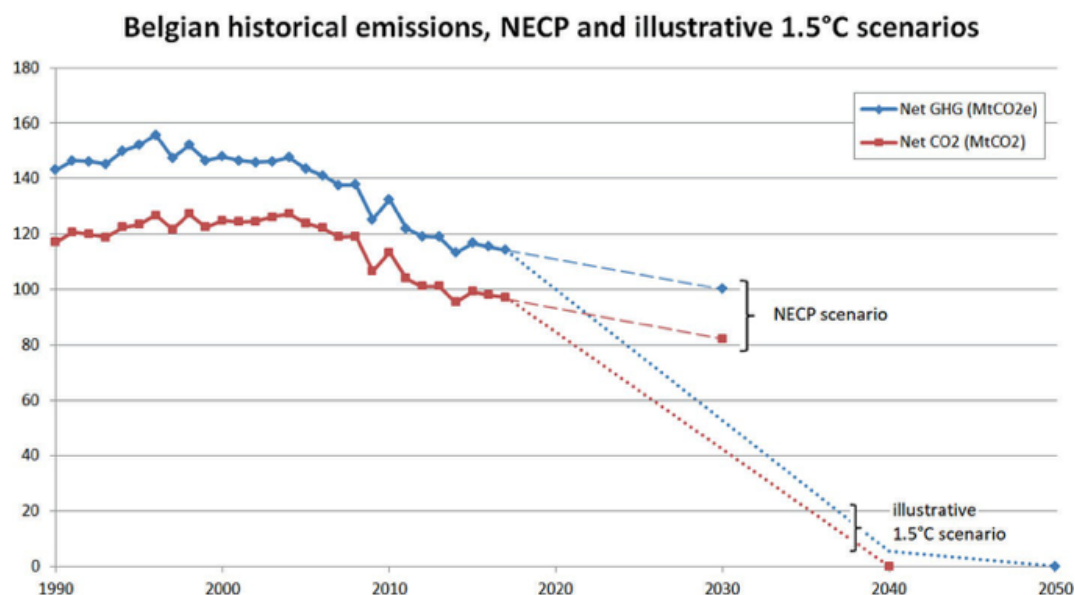
¹ Pathways limiting peak warming to below 1.5°C during the entire 21st century with 50–66% likelihood

² 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 CO₂. 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).

³ These two numbers reflect two different approaches on estimating the global mean surface temperature, as detailed in the IPCC report.

⁴ 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.

of 990 to 1340 MtCO₂ for Belgium from 2018 onwards (10 to 14 times of our current yearly CO₂ emissions)⁵. 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.



Graph 1: Belgian emissions in the NECP scenario and in an illustrative 1.5°C scenario

The trajectory illustrated in Graph 1 that corresponds to net-zero CO₂ emissions in 2040 (dotted red line) leads to **cumulative CO₂ emissions in Belgium from 2018 to 2040 of about 1000 MtCO₂**, 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 CO₂ and GHG neutrality depends on assumptions regarding the way to achieve CO₂ 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 CO₂ 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**.

4.2 Prioriteiten van de FRDO (Federale raad voor duurzame ontwikkeling) voor een klimaatbeleid tijdens de volgende federale legislatuur

(zie details in de bijlagen 2 en 3, blz. 19 en 20 van deze nota)

Het advies van de FRDO "Boodschap voor de nieuwe federale regering" werd op 18 december 2018 **unaniem** goedgekeurd. Dit advies weerspiegelt de prioriteiten van de FRDO-leden, die door iedereen gesteund zouden kunnen worden.

Het advies bevat twee belangrijke boodschappen die in feite met elkaar verband houden.

De "grote uitdagingen van de toekomst, op nationaal en internationaal niveau" moeten worden aangepakt door een nieuwe impuls te geven aan een ambitieus maatschappelijk project in het kader van duurzame ontwikkeling. De FRDO vraagt in het bijzonder om "een sterk engagement van de nieuwe federale regering bij het uitvoeren van het klimaatakkoord van Parijs, dat concreet moet vertaald worden in Europese en nationale cijfers voor 2030".

Duurzame ontwikkeling veronderstelt een sterke samenhang tussen de strategieën en maatregelen van de verschillende beleidsniveaus, wat mogelijk is als het principe van coöperatief federalisme wordt versterkt. Er is een *systematische intra-Belgische coördinatie nodig, zowel verticaal als horizontaal tussen de verschillende instanties, waarbij de algemene samenhang van het transitiebeleid moet worden gewaarborgd*: doelstellingen, strategieën, middelen, dialoog met de burgers en het maatschappelijke middenveld. Aan de basis van deze benadering van samenwerking ligt het "mutualiteitsbeginsel" volgens hetwelke elk beleidsniveau op een manier handelt die de effectiviteit van het beleid op alle andere niveaus versterkt.

De FRDO is zelf in deze *interfederale logica van samenwerking gestapt* door reeds verschillende adviezen uit te brengen samen met de raden van de drie regio's, waarbij standpunten worden gecoördineerd over onderwerpen die betrekking hebben op de governance van het klimaatbeleid, het nationale energie- en klimaatplan, het beleid inzake aanpassing aan de klimaatverandering, de nationale strategie voor duurzame ontwikkeling, enz.

In zijn boodschap voor de nieuwe federale regering heeft de FRDO ook een aantal aanbevelingen gedaan, die we hier samenvatten:

Gebouwen, infrastructuur: massale investeringen voor een betere energie-efficiëntie, in de eerste plaats in overheidsgebouwen.

De veerkracht van ons financiële stelsel waarborgen: het financiële systeem moet weerbaar worden gemaakt tegen de klimaatverandering en de financiële stromen moeten worden gericht op duurzame investeringen (rol van taxonomie en transparantie).

De transitie van ons industriële weefsel mogelijk maken: de verschillende industriële sectoren moeten overgangsscenario's opstellen in functie van ambitieuze klimaatdoelstellingen. Dit moet gebeuren in het kader van een gecoördineerd beleid dat de nodige investeringen mogelijk maakt.

Hierbij moet op Europees niveau aandacht worden besteed aan de sociale, ecologische en economische geschillen met de verschillende handelspartners. Ook een beleid van onderwijs en opleiding dat loopbaanomschakelingen mogelijk maakt, is hier noodzakelijk ("rechtvaardige transitie").

Bestand zijn tegen de klimaatverandering door een adaptatiebeleid: er is dringend behoefte aan een strategie om onze samenleving, het milieu en de economie aan te passen aan de klimaatverandering.

Mobiliteit: dit is ongetwijfeld een domein waar samenwerking tussen alle overheden cruciaal is, met als belangrijkste punten de uitwerking van een interfederale mobiliteitsstrategie die moet leiden tot een globaal interfederaal mobiliteitsplan, ondersteuning van collectief vervoer (openbaar en particulier), investeringen in infrastructuur en de herziening van het systeem van bedrijfswagens.

Luchtkwaliteit: er moet een "pact voor de luchtkwaliteit" afgesloten worden, op te volgen door een nieuw interministerieel comité.

Versterking van ons internationale samenwerkingsbeleid, verwezenlijking van de doelstellingen voor duurzame ontwikkeling (SDG's): het klimaatbeleid moet ook een belangrijke component bevatten inzake ontwikkelingssamenwerking, en een nieuwe nationale strategie voor duurzame ontwikkeling moet het kader van de Verenigde Naties (Agenda 2030, rol van de SDG's) beter integreren.

Begeleidend beleid voor het klimaat: een klimaatbeleid dat verenigbaar is met duurzame ontwikkeling moet ook de strijd tegen armoede en het behoud van de biodiversiteit tot een prioriteit maken.

4.3 Rapport « A net-zero greenhouse gas emissions Belgium 2050 » (Boussemaere et al. 2019)

This report prepared in the framework of #SignForMyFuture considers the transition to net-zero greenhouse gas emissions for a number of key sectors in Belgium. The three key chapters below cover these issues:

3. Belgium's greenhouse gas emissions:

- 3.1. Current status of greenhouse gas emissions in Belgium
- 3.2. Belgian climate goal for 2030 and expected impact of mitigation activities
- 3.3. Moving towards net-zero greenhouse gas emissions by 2050
- 3.4. Initiating the debate on transition policies

4. Sectoral transition pathways

- 4.1. Mobility and Logistics
- 4.2. Buildings, the built environment and urban and regional planning
- 4.3. Industry and materials use
- 4.4. Agriculture, food and forestry
- 4.5. Electricity System
- 4.6. Financing the transition and fiscal reform
- 4.7. Cross-sectoral transition elements

5. Transition governance

- 5.1. Introduction
- 5.2. Develop long-term and integrated vision and strategy
- 5.3. Determined and strengthened administrations
- 5.4. An independent academic center of expertise

The full report (and Executive Summary) is available here: https://www.ies.be/files/Report_Belgium2050.pdf

Bijlage 1: Bibliografie

- Bamber, Jonathan L., Michael Oppenheimer, Robert E. Kopp, Willy P. Aspinall, and Roger M. Cooke, April 2019. *Ice sheet contributions to future sea-level rise from structured expert judgment*, PNAS : www.pnas.org/cgi/doi/10.1073/pnas.1817205116
- Cambridge Econometrics (Eva Alexandri, Richard Lewney, Jamie Pirie, Phil Summerton), Element Energy (Foaad Tahir, Michael Joos, Emma Freeman, Sam Foster, Shane Slater), Project coordination (European Climate Foundation, Dries Acke, Stijn Carton, Pete Harrison), March 2019. *Towards fossil-free energy in 2050* : <https://europeanclimate.org/wp-content/uploads/2019/03/Towards-Fossil-Free-Energy-in-2050.pdf>
- Climact in collaboration with Prof. Th. Bréchet (UCLouvain), the Belgian Federal Planning Bureau and Oxford Economics, October 2016. *Macroeconomic impacts of the low carbon transition in Belgium*, Publication of the Federal Public Service Health, Food Chain Safety and Environment – Climate Change Service : https://www.climat.be/2050/files/6214/7642/6494/macro_low_carbon_report.pdf
- Climact, PwC et SuMa Consulting, juin 2018a. *Débat national belge sur la tarification du carbone – Résumé à l'intention des décideurs*, édité et distribué par le Service Changements climatiques du Service public fédéral Santé publique, Sécurité de la Chaîne alimentaire et Environnement, en étroite collaboration avec Climact, PwC et SuMa Consulting : www.climat.be/tarification-carbone
- Climact, PwC et SuMa Consulting, Juni 2018b. *Belgisch nationaal debat over koolstoftarifiering – Samenvatting voor Beleidsmakers*, Deze Executive Summary wordt uitgegeven en verdeeld door de Dienst Klimaatverandering van de Federale Overheidsdienst Volksgezondheid, Veiligheid van de Voedselketen en Leefmilieu, in nauwe samenwerking met Climact, PwC en SuMa Consulting : www.klimaat.be/koolstoftarifiering
- Climact, PwC et SuMa Consulting, Juin 2018c. *Belgian National Debate on Carbon Pricing – Final Report*, édité et distribué par le Service Changements climatiques du Service public fédéral Santé publique, Sécurité de la Chaîne alimentaire et Environnement, en étroite collaboration avec Climact, PwC et SuMa Consulting : https://www.climat.be/files/2615/3268/2882/National_Carbon_Pricing_Debate_-_Final_Report.pdf
- Ecologic Institute (Matthias Duwe, Eike Karola Velten, Nick Evans, Mona Freund, with support from Theresa Stoll, Ewa Iwaszuk and Selma Clara Kreibich), Climact (Julien Pestiaux, Benoît Martin, Pascal Vermeulen, with support from Marion Latiers, Sacha Breyer), Project coordination (European Climate Foundation - David Lopez Morales, Dries Acke, Erica Hope), May 2019. *Planning for Net Zero : Assessing the draft national energy and climate plans* : <https://europeanclimate.org/wp-content/uploads/2019/05/Planning-for-Net-Zero.-Assessing-the-draft-NECPs.pdf>
- European Commission, February 2018, Report from the commission to the European parliament and the Council - EU and the Paris Climate Agreement: Taking stock of progress at Katowice COP, COM(2018) 716 final: <https://ec.europa.eu/transparency/regdoc/rep/1/2018/EN/COM-2018-716-F1-EN-MAIN-PART-1.PDF>
- European Commission, February 2019. Commission staff working document - *Country Report Belgium 2019*, Accompanying the document Communication from the Commission to the European Parliament, the European Council, the Council, the European Central Bank and the Eurogroup, SWD(2019) 1000 final : https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/file_import/2019-european-semester-country-report-belgium_nl.pdf#page=68
- Environment Agency (IRCEL-CELINE), ECONOTEC, April 2019. Belgium's greenhouse gas inventory (1990-2017) - National Inventory Report Submitted under the United Nations Framework Convention on Climate Change : https://www.climat.be/files/5415/5533/0870/NIR_15042019.pdf
- Flemish Environment Agency (VMM), Flemish institute for technological research (VITO), Walloon Agency for Air and Climate (AWAC), Brussels Environment (IBGE-BIM), Federal Public Service of Health, Food Chain Safety and Environment, Belgian Interregional, April 2019. *Belgium's greenhouse gas inventory (1990-2017) - National Inventory Report Submitted under the United Nations Framework Convention on Climate Change* : https://www.climat.be/files/5415/5533/0870/NIR_15042019.pdf
- Global Sustainable Development Report*, 2019 : <https://sustainabledevelopment.un.org/globalsdreport/2019>
- Groupe d'experts pour le climat et le développement durable, 14 Mai 2019. *Rapport final* : https://www.klimaatpanel.be/laravel-filemanager/files/shares/klimaatpanel_OK_FR_volledig_spread_LwR2.pdf

IPBES, 2019. Résumé à l'intention des décideurs, photos, vidéos et autres ressources médiatiques : bit.ly/IPBESReport

IPBES, 2019. Communiqué de presse: Le dangereux déclin de la nature : Un taux d'extinction des espèces « sans précédent » et qui s'accélère : <https://www.ipbes.net/news/Media-Release-Global-Assessment-Fr>

IPCC, 2018. Global warming of 1.5°C. An IPCC Special Report on the impacts of global warming of 1.5°C above pre-industrial levels and related global greenhouse gas emission pathways, in the context of strengthening the global response to the threat of climate change, sustainable development, and efforts to eradicate poverty. [V. Masson-Delmotte, P. Zhai, H. O. Pörtner, D. Roberts, J. Skea, P.R. Shukla, A. Pirani, W. Moufouma-Okia, C. Péan, R. Pidcock, S. Connors, J. B. R. Matthews, Y. Chen, X. Zhou, M. I. Gomis, E. Lonnoy, T. Maycock, M. Tignor, T. Waterfield (eds.)]. In Press : <https://www.ipcc.ch/sr15/>

Lecocq N. (Inter-Environnement Wallonie), *Dans quel monde allons-nous vivre ? Trois scénarios « plausibles » du GIEC* : <https://www.iew.be/dans-quel-monde-allons-nous-vivre-trois-scenarios-plausibles-du-giec/>

Misonne D. de l'Université Saint-Louis - Bruxelles de concert avec le comité scientifique pour le SPF Santé publique, Sécurité de la chaîne alimentaire & Environnement (Service Changements climatiques), novembre 2018. *Gouvernance belge en matière de climat – Rapport de synthèse* : https://www.climat.be/files/8115/4299/0006/KlimGov_Synth_FR.pdf et https://f.hypotheses.org/wp-content/blogs.dir/3804/files/2019/02/KlimGov_Synth_NL.pdf

Panel voor klimaat en duurzaamheid, 14 mei 2019. *Het eindrapport* :

https://www.klimaatpanel.be/laravel-filemanager/files/shares/Binnenwerk%20klimaat_OK_NL_HgR_2.pdf

Boussemaere Pieter, Jan Cools, Michel De Paepe, Cathy Macharis, Erik Mathijs, Bart Muys, Karel Van Acker Han Vandevyvere, Arne van Stiphout, Frank Venmans, Kris Verheyen, Pascal Vermeulen, Sara Vicca, Tomas Wyns, May 2019. *A net-zero Greenhouse Gas Emissions - Belgium 2050. Initiating the debate on transition policies*: https://www.ies.be/files/Report_Belgium2050.pdf

PWG (Plateforme wallonne pour le GIEC), mars 2017 (Lettre No. 3). *Budget carbone* : plateforme-wallonne-giec.be/lettre3.pdf

PWG (Plateforme wallonne pour le GIEC), Août 2018 (Lettre No. 10). *Réconcilier habitat et climat*: plateforme-wallonne-giec.be/lettre10.pdf

PWG (Plateforme wallonne pour le GIEC), Octobre 2018 (Lettre No. 11). *Rapport spécial du GIEC "Réchauffement de 1.5°C"* : plateforme-wallonne-giec.be/lettre11.pdf

PWG (Plateforme wallonne pour le GIEC), janvier 2019 (Lettre No. 12). *COP24 - Quelles avancées ?* : plateforme-wallonne-giec.be/lettre12.pdf

PWG (Plateforme wallonne pour le GIEC), avril 2019 (Lettre No. 13). *"Sauver le climat" : les bases* : plateforme-wallonne-giec.be/lettre13.pdf

Site web Youth4Climate : <https://youth4climate.be/fr-BE/>

Spratt David & Ian Dunlop, May 2019. Existential climate-related security risk :

A scenario approach, Breakthrough - National Centre for Climate Restoration : <https://www.breakthroughonline.org.au/papers>

Université Saint-Louis – Bruxelles, Université catholique de Louvain-la-Neuve, de concert avec le comité scientifique pour le SPF Santé publique, Sécurité de la chaîne alimentaire & Environnement (Service Changements climatiques), novembre 2018. *Dialogue sur la «gouvernance climatique en Belgique» Principales conclusions, comprenant des propositions concrètes pour améliorer la gouvernance climatique dans une Belgique fédérale* : https://www.climat.be/files/6415/4532/2480/Conclusions_principales_Dialogue_Gouvernance_climat.pdf

Bijlage 2: Uittreksels uit de adviezen van de FRDO

Gebouwen, infrastructuur

De raad vraagt van de nieuwe federale regering een robuust initiatief om de energetische renovatie van gebouwen voor de publieke dienst te versnellen. ... De raad vraagt dat de nieuwe regering ten minste € 150 miljoen per jaar investeert om de federale gebouwen voor publiek gebruik energetisch slim en efficiënt te maken

De FRDO pleit ook voor een stimulans voor investeringen in infrastructuur. De massale verbetering van de energie-efficiëntie van bestaande gebouwen is een essentieel onderdeel van de uitvoering van het Akkoord van Parijs.

Zorgen voor de veerkracht van ons financiële systeem

De klimaatverandering houdt verschillende soorten van risico's in voor de financiële sector: materiële risico's die de solvabiliteit van ondernemingen kunnen aantasten, juridische risico's (vervuilende ondernemingen lopen mogelijk het risico om aansprakelijk te worden gesteld) en risico's verbonden aan de transitie (een overhaaste transitie kan bijvoorbeeld leiden tot een snelle wijziging van de energiekosten en tot eventuele concurrentienadelen die bedrijfsfaillissementen kunnen veroorzaken) .

Het is van essentieel belang dat deze risico's bekend zijn door middel van een effectief transparantiebeleid en dat deze risico's kunnen worden gemonitord door de toezichthouders in de financiële sector.

Zorgen voor de overgang van het industriële weefsel

De FRDO vindt dat België moet werken aan een gecoördineerd beleid dat de evolutie en herstructurering 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.

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. De Raad vindt het belangrijk dat, waar nodig, daadwerkelijk maatregelen worden genomen om de concurrentiepositie van de bedrijven te vrijwaren.

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

Mobiliteit en luchtkwaliteit

De Raad roept op tot het sluiten van een "luchtkwaliteitspact". Een nieuwe interministerieel comité zou verantwoordelijk zijn voor het toezicht op de uitvoering van dit pact.

De raad vraagt dat de nieuwe federale regering het initiatief neemt om snel te komen tot een interfederale strategische visie inzake mobiliteit... Deze visie is noodzakelijk om de beleidslijnen van de verschillende beleidsniveaus op elkaar af te stemmen. ... Ze zou moeten leiden tot het aannemen van een algemeen interfederaal mobiliteitsplan dat coherent is met de eventuele mobiliteitsplannen van alle beleidsniveaus.

De raad adviseert om het systeem van de bedrijfswagens te herzien zoals dat wordt aanbevolen door de Europese Commissie, door een 'mobiliteitsbudget' in te voeren zoals voorgesteld door de sociale gesprekspartners. Dit mobiliteitsbudget is een tussenstap naar duurzame mobiliteit en moet leiden tot een modal shift.

Een adaptatiebeleid implementeren

Om de weerbaarheid van ons land tegenover de klimaatverandering te garanderen zullen de sociale zekerheid, de concurrentiekracht van onze ondernemingen en milieubescherming een fundamentele rol moeten spelen. er is een dringende noodzaak om onze samenleving, ons milieu en onze economie aan te passen aan de klimaatverandering

Zo zou het wenselijk zijn een algemene analyse uit te voeren van de sociaaleconomische gevolgen van de klimaatveranderingen om te identificeren welke sectoren, ondernemingen en werknemerscategorieën het hardst zullen worden getroffen en hoe dit zal gebeuren. Dit met als doel dat zij erop kunnen anticiperen.

Versterken van ons internationale samenwerkingsbeleid / bereiken van de doelstellingen op het gebied van duurzame ontwikkeling

De raad vraagt dat de nieuwe regering ervoor zorgt dat het wettelijk kader voor het beleid duurzame ontwikkeling goed functioneert met het oog op de huidige uitdagingen.

Doel moet zijn om dat kader – samen met gelijkaardige inspanningen op regionaal niveau – in lijn te brengen met de nieuwe internationale beleidscontext van de SDGs en dat op de manier die het meest efficiënt is en snel tot resultaten kan leiden. Dit alles betekent dat de federale strategie duurzame ontwikkeling wordt aangepast en versterkt in functie van dat nieuwe SDG-kader en dat er een geloofwaardige nationale strategie komt, zoals de raad in eerdere adviezen in detail heeft uitgewerkt.

Volgens de raad zou beleidscoherentie een doorslaggevend criterium moeten zijn bij de monitoring van de nationale strategie duurzame ontwikkeling en in de rapporten over die strategie. Die evaluatie zou een belangrijke taak moeten zijn voor de stakeholders en de parlementen. Dat zou moeten gebeuren via tussentijdse consultaties over de voortgang van de nationale strategie. De raad vraagt dat er – met het oog op beleidscoherentie – een globaal instrument komt dat transparant en grondig een ex ante evaluatie kan maken van de impact van beleidsbeslissingen op verschillende dimensies van duurzame ontwikkeling (de sociale, milieu- en economische), met daarbij de implementatie van de SDGs.

De raad blijft de nieuwe federale regering wijzen op de uitvoering van de bestaande internationale engagements inzake ontwikkelingshulp, met inbegrip van de 0,7%-norm

Armoedebestrijding

In het kader van de strategie EU2020 heeft België zichzelf als doel opgelegd om het aantal mensen dat een risico heeft op armoede of sociale uitsluiting te verminderen. België moet zich verder inspannen om deze doelstelling te behalen. Beleidsmaatregelen om ambitieuze klimaatdoelstellingen te bereiken moeten noodzakelijkerwijs rekening houden met deze dimensie.

Bescherming van de biodiversiteit

De raad vraagt dat België de strijd versterkt tegen de illegale handel in bedreigde dier- en plantensoorten door het opstellen en implementeren van een nationaal gecoördineerd actieplan in lijn met het Europees actieplan.

Bijlage 3: Relevante CFDDD-adviezen

Advies over het ontwerp van het Nationaal Energie- en Klimaatplan 2030 (PNEC), gezamenlijk opgesteld door: CFDDD, CCE, CESE Wallonie -Pôle environnement - Pôle énergie, SERV, Minaraad, CESRBC, CERBC (2019) : <https://www.frdo-cfdd.be/sites/default/files/content/download/files/2019a03n.pdf>

Advies van de FRDO over het ontwerp van het Nationaal Klimaatplan 2030 (PNEC) (2019): <https://www.frdo-cfdd.be/sites/default/files/content/download/files/2019a02n.pdf>

Advies over een voorstel voor een speciale "Klimaatwet" (2019): <https://www.frdo-cfdd.be/sites/default/files/content/download/files/2019a01n.pdf>

Advies over het Nationaal Strategisch Investeringspact en de financiering van de overgang naar een koolstofarme economie (2018): <https://www.frdo-cfdd.be/sites/default/files/content/download/files/2018a07n.pdf>

Advies betreffende de federale bijdrage aan het Nationaal Energie- en Klimaatplan 2030 (2018): <https://www.frdo-cfdd.be/sites/default/files/content/download/files/2018a06n.pdf>

Boodschap van de FRDO voor de nieuwe federale regering (2018): <https://www.frdo-cfdd.be/sites/default/files/content/download/files/2018a11n.pdf>

Advies over de luchtkwaliteit (2018): <https://www.frdo-cfdd.be/sites/default/files/content/download/files/2018a05n.pdf>

Advies over de financiering van de energierenovatie van gebouwen die gebruikt worden voor openbare diensten (2017): <https://www.frdo-cfdd.be/sites/default/files/content/download/files/2017a06n.pdf>

Advies over het ontwerp van nationaal aanpassingsplan 2016-2020 voor België (In samenwerking met de volgende regionale adviesraden: CERBC, CESRBC, CWEDD, CESW, Minaraad en SERV) (2017): <https://www.frdo-cfdd.be/sites/default/files/content/download/files/2017a01n.pdf>

Advies over governance op het gebied van klimaatbeleid (2016): <https://www.frdo-cfdd.be/sites/default/files/content/download/files/2016a03f.pdf> Bâtiments, infrastructures