



UNIZO-KLIMAATVOORSTELLEN

EVALUATIE 2 JAAR LATER

De opwarming van de aarde laat ondernemers niet onberoerd. Zij willen zich inzetten voor een meer duurzame samenleving. Om de doelstellingen te halen die afgesproken werden op de Klimaatconferentie van Parijs zal een transitie nodig zijn waaraan iedereen moet meewerken. Daarom lanceerde UNIZO begin maart 2019 haar klimaatvoorstellen. Het gaat om een mix aan maatregelen voor een effectief klimaatbeleid in de verschillende beleidsdomeinen, o.a. mobiliteit, gebouwenverwarming, energieproductie en -distributie, innovatie en kernversterkend beleid.

Zie <https://www.unizo.be/nieuws-pers/unizo-lanceert-uitgebreide-visienota-met-concrete-voorstellen-voor-een-op-termijn>

Realisatie van deze klimaatvoorstellen op de verschillende niveaus (Europees, federaal, regionaal en lokaal) zal het voor KMO's en ondernemers makkelijker maken om hun steentje bij te dragen aan een beter klimaat.

Ruim twee jaar na de introductie van haar klimaatvoorstellen maakt UNIZO nu een evaluatie.

1. DUURZAME ENERGIEPRODUCTIE EN -DISTRIBUTIE

HET UNIZO-VOORSTEL VAN MAART 2019

UNIZO schaaft zich volop achter de ambitie om te evolueren naar een CO2-neutrale energieproductie. Maar als we die doelstelling willen realiseren en tegelijk de kerncentrales tegen 2025 willen sluiten, zullen we snel en creatief aan onze energiemix van de toekomst moeten bouwen. Zelf lanceert UNIZO, bijvoorbeeld, het volgens technologie-experts perfect realiseerbare idee van grote zonne-energiecentrales die in de meest zonnige Europese landen geïnstalleerd zouden kunnen worden, om de geproduceerde energie van daaruit te distribueren naar andere Europese landen. Ook kleinschalige, decentrale energieproductie, onder meer door bedrijven zelf, moet veel meer nog dan nu worden aangemoedigd en vergemakkelijkt, door bijvoorbeeld de barrières voor de aanleg van microgrids of directe lijnen te slopen. We staan voor de uitdaging om niet alleen duurzamere, maar vooral ook veel méér elektriciteit te produceren, als we ook voluit willen overschakelen naar elektrische mobiliteit. We pleiten ook voor korte, soepele procedures voor ondersteuning hernieuwbare energie.

EVALUATIE

1.1. Ventilus-project

Momenteel staat het Ventilus-project op stapel, t.t.z. de uitbreiding en versterking van het hoogspanningsnetwerk op West-Vlaams grondgebied. Het huidige hoogspanningsnetwerk volstaat niet om de stroom van de nieuwe offshore-windmolenparken te transporteren naar het binnenland. Ventilus is noodzakelijk om een sterker, robuuster, betrouwbaar en toekomstgericht West-Vlaams elektriciteitsnet te realiseren dat de bevoorradingszekerheid garandeert. Na enkele maanden windstilte wordt nu opnieuw initiatief genomen: Vlaams Minister van Energie Demir heeft een onafhankelijke intendant aangesteld.

1.2. Directe lijnen

Voor directe lijnen versoepelde de Vlaamse Regering de wetgeving, wat een eerste goede stap is. Sedert 1 januari 2019 zijn risico's inzake inefficiënte uitbating van het distributienet of impact op de distributietarieven niet langer decretale grondslag om de aanleg van directe lijnen te weigeren. Echter, er blijven juridische en technische obstakels om toestemming te verkrijgen en er moet een extra heffing betaald worden voor het gebruik van een directe lijn.

1.3. Windturbines on shore in Vlaanderen

In 2019 werden in Vlaanderen amper 25 windmolens op het land gebouwd, met een geïnstalleerd vermogen van 75 MegaWatt (MW). Kalenderjaar 2020 was niet veel beter, met 31 nieuwe windturbines, goed voor een bijkomend vermogen van 82 MW. In 2018 werden 36 windturbines gebouwd op land, en in 2017 kwamen er 80 windturbines bij.

Het totaal aantal operationele windturbines op het land in Vlaanderen komt daarmee op 573 eind 2020, met een totaal geïnstalleerd vermogen van 1361 MW, maar volgens het Windplan 2020 had dat 1500 MW moeten zijn. In december 2020 heeft de Vlaamse Regering een Windplan goedgekeurd met als doelstelling 2500 MW geïnstalleerd vermogen aan windturbines in 2030.

De beperkte toename in 2019 en 2020 is vooral te wijten aan het groot aantal procedures van buurtbewoners en gemeentebesturen tegen windturbineprojecten. Aanslepende beroepsprocedures voor de Raad voor Vergunningsbetwistingen vertragen het proces. Minister Demir kondigde aan dat er extra rechters zullen aangeworven worden en er ingezet wordt op digitalisering om zo de procedures te verkorten.

Voor nieuwe windturbines op land met een turbinevermogen groter dan 10 kW tot en met 300 kW wordt het ondersteuningssysteem met groenestroomcertificaten vanaf 2021 vervangen door investeringssteun. Vanaf mei 2021 wordt op regelmatige basis een call groene stroom georganiseerd, maar aan deze oproep (call) zullen ook investeringen in nieuwe

zonnepaneleninstallaties met een omvormervermogen groter dan 40 kW tot en met 2 MW kunnen deelnemen.

1.4. Windturbines on shore in Brussels Gewest

Momenteel is er slechts één windturbine met een vermogen van 2,4 kW geïnstalleerd die gecertificeerd is door Brugel. Het economisch rendabel windpotentieel is in het Brussels Gewest enkel voldoende gegarandeerd op hoge gebouwen. Momenteel zijn er nog geen proefprojecten lopende.

1.5. Windturbines off shore

In 2019 werd een zesde windenergiepark (Norther) in de Belgische Noordzee opgestart. Daardoor lag de productiecapaciteit eind 2019 met 1.556 megawatt (MW) iets meer dan 30 % hoger dan het jaar voordien. In 2020 werd het zevende en achtste windenergiepark, Northwester II en SeaMade, gebouwd en in gebruik genomen. Er zijn nu 8 windmolenparken in de Belgische Noordzee operationeel, met een totaal geïnstalleerd vermogen van 2.262 MW. Daarmee is de eerste offshore windenergiezone in de Belgische Noordzee volledig en volgens de vooropgezette planning gebouwd en in gebruik genomen.

Stand van zaken windmolenparken in de Belgische Noordzee op 1 januari 2021

| Windmolenpark | Productiecapaciteit (MW) |
|--|---------------------------------|
| C-Power | 325 |
| Belwind | 171 |
| Northwind | 216 |
| Nobelwind | 165 |
| Rentel | 309 |
| Norther | 370 |
| Northwester II | 219 |
| Seamade | 487 |
| Totaal eerste offshore windzone | 2262 |

In 2020 produceerden de Belgische offshore windparken 6,7 terawattuur (TWh) elektriciteit. Dit vertegenwoordigt 8.4% van het totale elektriciteitsverbruik in België. Vanaf 2021 zullen ze samen jaarlijks ongeveer 8 TWh hernieuwbare energie produceren.

De eerste offshore energiezone is volledig gerealiseerd. Het is nu afwachten tot de officiële inschrijvingsprocedure voor nieuwe ontwikkelingen op de tweede offshore windenergiezone, de Prinses Elisabethzone, waar ruimte voorzien is voor een verdubbeling van de wind capaciteit op zee tot 4,5 GW.

Voor de Europese relance is een Europees herstelfonds van meer dan 750 miljard euro voorzien. België krijgt daarvan 5,95 miljard, waarvan 1,25 miljard voor het federale niveau.

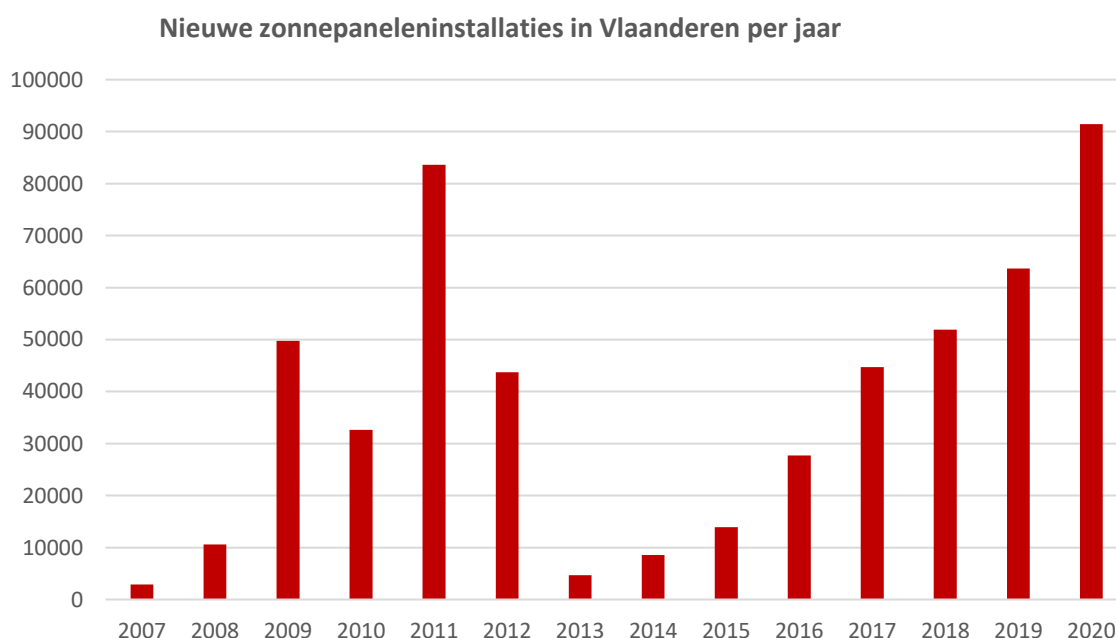
De federale regering maakte een lijst met projecten in verschillende domeinen (o.a. energie) die ze wil indienen bij de Commissie. In het domein energie wil de federale regering 100 miljoen euro van dat Europees geld investeren in de tweede offshore windenergiezone op de Noordzee en interconnecties met andere landen.

1.6. Zonnepanelen in Vlaanderen

In 2019 was er een toename met ruim 360 megawatt (MW) aan zonnepanelen. In 2020 kwam er minstens 403 MW aan zonnepanelencapaciteit bij. Dit getal is een onderschatting, want een deel van de in november en december geïnstalleerde zonnepanelen moet nog aangemeld worden bij Fluvius en verschijnt later in de officiële cijfers.

Eind 2020 telt Vlaanderen in totaal 520.051 zonnepaneelsystemen, met een gezamenlijke capaciteit van 3.537 MW.

Evolutie aantal nieuwe zonnepaneleninstallaties in Vlaanderen per kalenderjaar over de periode 2007-2020



Bron: Fluvius

Kalenderjaar 2020 was een recordjaar voor nieuwe zonnepaneleninstallaties in Vlaanderen, er kwamen 91.458 installaties bij op basis van voorlopige en nog onvolledige cijfers. Ook 2019 was een sterk jaar met 63.687 nieuwe zonnepanelen.

De forse groei in 2020 had o.a. te maken met het gunstregime van de terugdraaiende teller (voor kleinere zonnepaneleninstallaties tot 10 kW) voor een periode van 15 jaar, een overgangsmaatregel die ondertussen vernietigd werd door het Grondwettelijk Hof.

De Vlaamse regering reageerde door een retroactieve investeringspremie in te voeren voor zonnepaneleneigenaars waarvoor de virtuele terugdraaiende teller wegvalt. De oplossing die uitgewerkt werd heeft als doel om voor elk project een rentabiliteit van 5% te garanderen. Wie nog geen digitale meter heeft kan de klassieke, analoge, terugdraaiende teller behouden tot maximaal 2025.

Voor kalenderjaar 2021 geldt bij investeringen in zonnepaneleninstallaties tot 10 kW niet langer de overgangsmaatregel van de terugdraaiende teller, maar een stimulans in de vorm een premie die tot maximaal 1.500 euro bedraagt en die afgebouwd wordt in de daaropvolgende jaren.

De Vlaamse Regering maakt zich sterk dat die premie, in combinatie met de dalende kostprijs van nieuwe installaties, leidt tot voldoende interessante terugverdiertijden.

Bedoeling is dat investeringen in zonnepanelen verder toenemen met nog eens 1.500 MW tegen 2025.

Daarvoor zal het vertrouwen van de mensen moeten herwonnen worden na de farce met het systeem van de terugdraaiende teller. Wij hopen dat de recent uitgewerkte regeling wel de juridische toets doorstaat, en een stabiel, rechtszeker en aantrekkelijk investeringskader biedt, want dat zal nodig zijn om de doelstellingen hernieuwbare energie te kunnen halen.

Voor grotere zonnepaneleninstallaties wordt het ondersteuningssysteem met groenestroomcertificaten vanaf 2021 vervangen door investeringssteun. Vanaf mei 2021 wordt op regelmatige basis een call groene stroom georganiseerd. Deze oproep (call) geldt voor nieuwe zonnepaneleninstallaties met een omvormervermogen groter dan 40 kW tot en met 2 MW, alsook voor sommige nieuwe windturbines op land.

1.7.Zonnepanelen in Brussels Gewest

In 2019 kwamen er voor 20,8 megawatt (MW) aan zonnepanelen bij (gecertificeerd door Brugel), in 2020 kwam er nog eens 42 MW, daardoor groeide het totale vermogen aan fotovoltaïsche zonnepanelen in het gewest aan tot 172 MW.

1.8.Conclusie

Op federaal vlak verlopen de investeringen voor offshore windenergie volgens planning. Het is nu uitkijken naar de start van een tweede windenergiezone in de Noordzee.

Op beleidsmatig vlak werd in Vlaanderen vooral remediërend beleid en/of vervangend beleid gevoerd. Remediërend beleid was noodzakelijk na de farce met de terugdraaiende teller voor

kleinere zonnepaneleninstallaties tot 10 kW. De Vlaamse regering werkte snel een alternatief uit dat voor elk zonnepanelenproject een rentabiliteit van 5% moet garanderen. We hopen dat het geschonden vertrouwen in zonnepanelen nu snel hersteld wordt, en dat er ook voor de volgende jaren een stabiel, rechtszeker en aantrekkelijk investeringskader op poten staat. Voor grotere zonnepaneleninstallaties en voor sommige windturbines op land werd vervangend beleid gevoerd. De ondersteuning via groenestroomcertificaten werd vervangen door investeringssteun via zogenaamde calls groene stroom die vanaf mei 2021 op regelmatige basis georganiseerd worden. Dit nieuw, vooral vervangend en remediërend beleid, zal wellicht niet volstaan om de ambitieuze doelstellingen hernieuwbare energie te halen tegen 2025 en 2030 als men er niet in slaagt om de barrières weg te werken die op vandaag gelden. Zo zijn er de aanslepende beroepsprocedures voor de Raad voor Vergunningsbetwistingen. Minister Demir kondigde aan dat er extra rechters zullen aangeworven worden en er ingezet wordt op digitalisering om zo de procedures te verkorten. Een ander obstakel voor realisatie van windturbineprojecten is soms de bestemming van het perceel. Om dat probleem weg te werken lanceerde de Vlaamse Regering in 2018 een ontwerpdecreet inzake de bestemmingsneutraliteit voor hernieuwbare energie, maar op vandaag is dat decreet nog steeds niet definitief goedgekeurd en dus nog niet van kracht. Bestemmingsneutraliteit betekent dat de ruimtelijke bestemming van een gebied op zich geen weigeringsgrond (meer) vormt voor de inplanting van windturbines of andere hernieuwbare energie-installaties en de opslag en ontsluiting die lokale energieproductie met zich meebrengt. Daarmee is bestemmingsneutraliteit nog geen vrijbrief voor een vergunning. Er dient nog steeds een omgevingsvergunning aangevraagd, waarbij de omgevingscheck de verenigbaarheid met de goede ruimtelijke ordening moet waarborgen. UNIZO roept het Vlaamse Gewest op om dat ontwerp-decreet niet langer te laten aanslepen en op korte termijn definitief goed te keuren. Om investeringen in hernieuwbare energie (bv. zonnepanelen, windmolens, ...) bij bedrijven te stimuleren moeten de barrières voor het aanleggen van zgn. microgrids of directe lijnen gesloopt worden. Microgrids zijn kleinschalige elektriciteitsnetten, waarbij elektriciteit rechtstreeks van een bron (bv. windturbine, zonnepaneleninstallatie, ...) naar een groep gebruikers zoals bv. een KMO-zone, of kantoorgebouwen, wordt gedistribueerd. Een directe lijn maakt een rechtstreekse verbinding tussen bv. een windturbine en een elektriciteitsgebruiker. De stroom passeert dus niet langs het klassieke hoogspannings- of distributienet, waardoor het financieel voordeliger wordt om stroom af te nemen én investeringen in zonnepanelen en windturbines haalbaarder en rendabeler worden. Voor directe lijnen versoepelde de Vlaamse Regering in 2019 de wetgeving, wat een eerste goede stap is. Echter, er blijven juridische en technische obstakels om toestemming te verkrijgen. Als de directe lijn openbaar domein doorkruist, moet er ook een omgevingsvergunning aangevraagd worden en moet een procedure voor domeintoelating opgestart worden. Veel procedures dus, bovenop de vereiste toelating van de Vlaamse energieregulator VREG. Wanneer men toelating verkregen heeft en alle procedures gunstig doorlopen zijn, is er nog een extra heffing die moet betaald worden voor het gebruik van een directe lijn. Het bedrag van die heffing is afhankelijk van het aansluitvermogen (laagspanning, middenspanning of hoogspanning) en de hoeveelheid getransporteerde energie in MWh.

2. NIEUWVERKOOP PERSONENAUTO'S EN BEDRIJFSWAGENS EMISSIEVRIJ VANAF 2030

HET UNIZO-VOORSTEL VAN MAART 2019

Als het aan UNIZO ligt, mogen er bij ons vanaf 2030, net als in Nederland, enkel nog 100 % emissievrije wagens worden verkocht. Maar de overheid kan die omslag nu al aanzienlijk versnellen door een aangepaste autofiscaliteit die de aankoop van elektrische en (échte) hybride wagens bevoordeelt. Zo zouden zowel de aankoop als extra kosten voor elektrische wagens volgens UNIZO 120 % aftrekbaar moeten blijven. In het rijtje voorgestelde incentives gaat UNIZO zelfs zo ver om bedrijven met een duurzamer wagenpark voorrang te geven bij aanbestedingen.

EVALUATIE

2.1. Federaal (België)

Nieuwe inschrijvingen personenwagens per brandstoftype in België

| | 2018 | | 2019 | | 2020 | |
|-------------------|----------|------|----------|------|----------|------|
| | absoluut | % | absoluut | % | absoluut | % |
| Benzine | 321.886 | 58,5 | 338.760 | 61,6 | 223.499 | 51,8 |
| Diesel | 195.070 | 35,4 | 172.646 | 31,4 | 141.963 | 32,9 |
| Hybride | 24.871 | 4,5 | 26.142 | 4,8 | 47.171 | 10,9 |
| Elektrisch | 3.648 | 0,6 | 8.830 | 1,6 | 14.987 | 3,5 |
| Aardgas | 3.987 | 0,7 | 3.504 | 0,6 | 2.870 | 0,7 |
| LPG | 170 | 0 | 114 | 0 | 994 | 0,2 |
| Waterstof | 0 | 0 | 7 | 0 | 7 | 0 |
| Totaal | 549.632 | | 550.003 | | 431.491 | |

Bron: Febiac – FOD Mobiliteit en Transport

- ✓ Hybride wagens zijn in bovenstaande tabel gedefinieerd als de som van plug-in hybrides en extended range electric vehicles.
- ✓ Nieuwe hybrideaandrijvingen, elektrische en waterstofwagens zijn in 2020 goed voor een marktaandeel van 14,4%, in 2018 was dat 5,1%.
- ✓ Tussen 2018 en 2020 is het aandeel nieuwe inschrijvingen elektrische wagens toegenomen van 0,6% naar 3,5%.

- ✓ Het aantal nieuwe inschrijvingen van waterstofwagens bedroeg 7 in 2020, ook in 2019 ging het om 7 waterstofwagens, het blijft dus een marginaal segment.
- ✓ Volgens cijfers van Febiac (februari '21) is intussen vijf procent van de bedrijfswagens elektrisch, vijftien procent is hybride.¹

2.2. Vlaanderen

Nieuwe inschrijvingen personenwagens per brandstoftype in Vlaanderen

| | 2018 | | 2019 | | Eerste helft 2020 | |
|----------------------------|----------|------|----------|------|-------------------|------|
| | Absoluut | % | Absoluut | % | Absoluut | % |
| Plug-in hybride | 6.924 | 2,14 | 6.693 | 1,99 | 6490 | 4,9 |
| Batterij elektrisch | 2.658 | 0,82 | 6.575 | 1,95 | 3607 | 2,72 |
| Aardgas | 3.203 | 0,99 | 2.720 | 0,81 | 863 | 0,65 |
| Totaal | 323.994 | 100 | 336.387 | 100 | 132451 | 100 |

Bron: Vlaamse overheid: <https://www.milieuvriendelijkevoertuigen.be/cijfers>

De relatieve verschillen tussen de federale en Vlaamse cijfers voor hybride wagens hebben te maken met definiëring: in de federale cijfers gaat het om plug-in hybride wagens en extended range elektrische voertuigen, in de Vlaamse cijfers spreekt men enkel over plug-in hybrides.

- ✓ In de eerste helft van 2020 maken milieuvriendelijke wagens een steeds groter aandeel uit van de nieuwe aankopen. Het marktaandeel van zuiver elektrische wagens bedroeg 2,72% in de eerste helft van 2020, waar dat in 2018 nog minder dan 1% was. Het marktaandeel batterij elektrische wagens stijgt minder snel dan het aandeel plug-in hybriden. Waar de beide aandelen in 2019 rond de 2 % schommelden, doen plug-in hybriden (bijna 5 %) het in de eerste helft van 2020 beter dan batterij elektrische wagens (2,7 %). De dalende trend van het aandeel aardgaswagens (CNG) zet zich verder door.
- ✓ In 2020 is ruim 2,7 % van de Vlaamse nieuw verkochte auto's zuiver elektrisch, terwijl de Vlaamse regering er in 2015 van uitging dat vijf jaar later 7,5 % van de in Vlaanderen verkochte auto's volledig elektrisch zou rijden.

2.3. Brussel

Sinds 2020 beheert Brussel zelf de inning van de verkeersbelastingen. Momenteel zijn de Brusselse verkeersbelastingen nog niet 'groen'. Voor elektrische wagens is wel het minimumtarief van toepassing. Het Brussels Regeerakkoord voorziet ook een herziening van de BIV naargelang de milieuprestaties van het voertuig.

¹ De Standaard, 22 februari '21: "Zelfs in lockdown zit bedrijfswagen in de lift"

Nieuwe inschrijvingen personenwagens per brandstoftype in Brussel op 1 augustus

| | 2018 | | 2019 | | 2020 | |
|---|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| | Absoluut | % | Absoluut | % | Absoluut | % |
| Benzine | 208.213 | 42,30% | 224.503 | 45,92% | 242.314 | 49,20% |
| Diesel | 267.510 | 54,34% | 243.968 | 49,90% | 222.620 | 45,21% |
| LPG | 731 | 0,15% | 705 | 0,14% | 740 | 0,15% |
| Elektriciteit | 1.136 | 0,23% | 1.794 | 0,37% | 2.751 | 0,56% |
| Hybride benzine-electriciteit^{a2} | 9.488 | 1,93% | 12.135 | 2,48% | 16.384 | 3,33% |
| Hybride diesel-electriciteit^{a3} | 574 | 0,12% | 903 | 0,18% | 2.505 | 0,51% |
| Andere | 4.632 | 0,94% | 4.887 | 1,00% | 5.145 | 1,04% |
| Brussels Hoofdstedelijk Gewest | 492.284 | 100,00% | 488.895 | 100,00% | 492.459 | 100,00% |

In Brussel gaat het aantal dieselwagens in dalende lijn. Het aantal hybride en elektrische wagens is op twee jaar tijd verdubbeld. Relatief gesproken gaat het in 2020 om 4,4% van de personenwagens, tegenover 2,28% in 2018.

2.4. Conclusie

We zijn nog erg ver verwijderd van de doelstelling van 100% emissieloze nieuwverkoop personenauto's in 2030. De evolutie over de voorbije jaren voorspelt weinig goeds. Het procentueel aandeel ingeschreven elektrische wagens is wel sterk toegenomen tussen 2018 en 2020, maar met 3,5% nieuw ingeschreven wagens die zuiver elektrisch zijn in 2020 in België (2,72 % in Vlaanderen in eerste helft 2020 en slechts 0,56% in Brussel) zitten we nog mijlenver van de target voor 2030. Ter vergelijking: in een vooruitstrevend land als Noorwegen was 54 % van de nieuw ingeschreven wagens volledig elektrisch in 2020.²

In het federaal regeerakkoord is opgenomen dat alle nieuwe bedrijfswagens broeikasvrij moeten zijn tegen 2026. Volgens cijfers van Febiac is momenteel 5% van de bedrijfswagens elektrisch en is 15% hybride.

Op beleidsvlak kondigde Minister van Financiën Van Peteghem op 20 april '21 aan dat de auto-fiscaliteit zal hervormd worden. Bedoeling is om het fiscaal voordeel voor niet-elektrische

² De Standaard, 23 februari '21: "Noorwegen, het laboratorium voor elektrische wagens"

bedrijfswagens in 2026 te schrappen. Vanaf 2026 zouden enkel zero-emissie bedrijfswagens 100% fiscaal aftrekbaar zijn. In 2023 wordt een eerste stap gezet: vanaf dat jaar wordt het fiscaal voordeel voor diesel- of benzinewagens kleiner voor nieuwe bedrijfswagens. Voor de lopende contracten zou er niets veranderen.

3. VERSNELDE UITROL OPLAADPUNTEN VOOR ELEKTRISCHE AUTO'S

HET UNIZO-VOORSTEL VAN MAART 2019

De stimuli voor verduurzaming van het wagenpark hebben uiteraard maar zin wanneer er intussen ook voldoende wordt geïnvesteerd in veel meer elektrische laadpalen.

EVALUATIE

3.1. Federaal (België)

- ✓ Eind 2020 telde Wallonië 294 laadpunten voor elektrische wagens, het Brussels Gewest 375, en Vlaanderen 4.262 laadpunten³. Daarmee hinkt het Waalse Gewest zwaar achterop.

3.2. Brussel

- ✓ Het Brussels Gewest is pas begin 2019 gestart met de plaatsing van laadpunten, eind 2020 waren er 375 geïnstalleerd, terwijl er eigenlijk duizenden nodig zijn.
- ✓ De Brusselse mobiliteitsminister wil het aantal laadpalen optrekken naar 11.000 tegen 2030.⁴
- ✓ Daar komt nog bij dat Brussel een verouderd elektriciteitsnetwerk heeft dat op veel plaatsen werkt op een spanning van 230 volt, terwijl laadpalen veel efficiënter zijn op 400 volt.
- ✓ Via de site www.Charge.brussels kan de voortgang van de plaatsing van laadpalen worden opgevolgd. Het is ook mogelijk om als particulier of bedrijf de plaatsing van een publieke laadpaal aan te vragen.

³ Bron: Eco-movement, Departement Mobiliteit en Openbare Werken, bewerking Statistiek Vlaanderen

⁴ Bron: <https://www.bruzz.be/mobiliteit/gewest-hoopt-op-11000-elektrische-laadpalen-tegen-2030-2020-08-24>

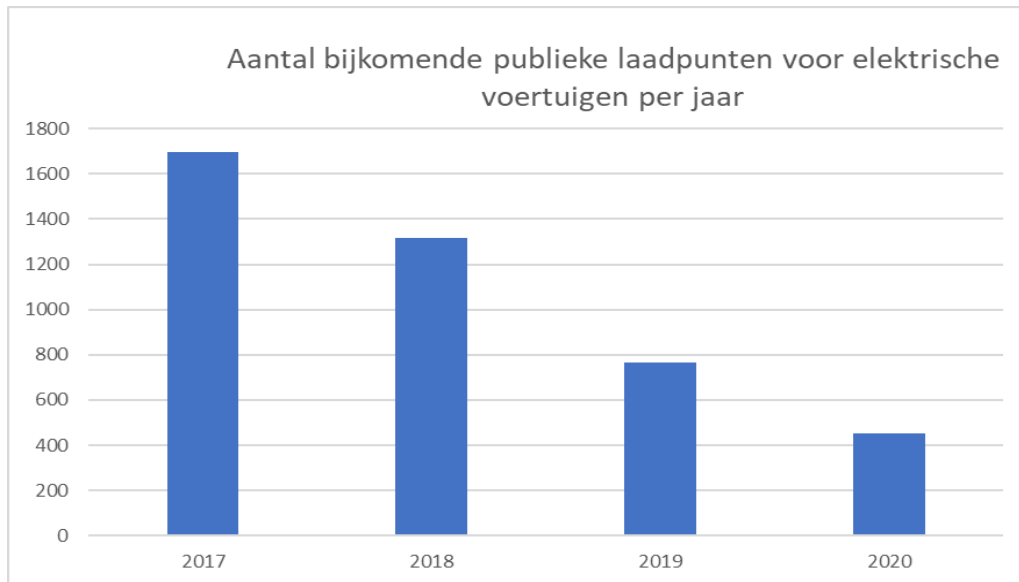
3.3. Vlaanderen

- ✓ In 2016 werd beslist om te zorgen voor een basisinfrastructuur van 5.000 laadpunten tegen eind 2020, wij vroegen een versnelde uitrol, wij hebben een achterstand in vergelijking met Nederland of Noorwegen.
- ✓ Het luchtbeleidsplan 2030 van de Vlaamse Regering dat op 10 december 2019 gepubliceerd werd in het Belgisch Staatsblad, voorziet tegen 2025 de uitrol van minimum 30.000 publieke laadpunten en een veelvoud daarvan aan semipublieke en private laadpunten.⁵
- ✓ Begin 2021 besliste de Vlaamse Regering dat het bij grotere renovaties en nieuwbouwprojecten in Vlaanderen met minstens twee parkeerplaatsen verplicht wordt om minstens de voorbereidingen te treffen voor de installatie van laadpunten voor elektrische wagens. Bij residentiële (ver)bouwprojecten gaat het om verplichte installatie van de benodigde infrastructuur, d.w.z. de voorzieningen zoals kabels en wachtbuizen, zodat een laadpaal op een later moment op die plaats geïnstalleerd kan worden.
- ✓ In het kader van het Europees Plan voor herstel en veerkracht diende Vlaanderen twee projectfiches in voor steun voor laadinfrastructuur voor elektrische wagens:
 - een projectfiche 3.49 voor financiële steun voor de uitrol van 30.000 extra publieke en semi-publieke laadpunten voor elektrische voertuigen tegen 1 december 2025. Doel is om dit te realiseren via tendering en financiële steun in de vorm van “project calls”.
 - Een projectfiche 3.50 voor fiscale voordelen bij aankoop en installatie van laadinfrastructuur bij particulieren en bedrijven.
- ✓ Minister van Binnenlands Bestuur Bart Somers lanceerde begin maart 2020 zijn klimaatplan met daarin o.a. de doelstelling van één elektrisch laadpunt per 200 Vlamingen.
- ✓ Eind 2020 telde Vlaanderen 4.262 publieke laadpunten, waarvan 111 snellaadpunten.⁶ Dit is onvoldoende

⁵ Bron: <https://emis.vito.be/nl/artikel/minister-van-mobiliteit-peeters-komt-met-aanpak-uitrol-laadpaalinfrastructuur>

⁶ Bron: https://www.statistiekvlaanderen.be/nl/publieke-laadpunten-voor-elektrische-wagens#bijna_4.300_publieke_laadpunten_voor_elektrische_wagens

Evolutie van het aantal bijkomende publieke laadpunten in Vlaanderen per kalenderjaar (2017-2020)



Bron: Statistiek Vlaanderen

- ✓ In 2020 zijn er in Vlaanderen 452 publieke laadpunten bijgekomen, ofwel circa 226 laadpalen met elk twee contactpunten. Dat is minder dan in 2019 (767 extra laadpunten) en veel minder dan in 2018 toen er nog 1319 publieke laadpunten bijkwamen.
- ✓ Tot 2020 gold een retributie voor laadpalen. Vlaams Minister Peeters nam initiatief om dit obstakel te schrappen door laadpaal-infrastructuur vrij te stellen van retributie. De bepalingen hiervan zijn opgenomen in het verzameldecreet van 9 oktober 2020 dat op 27 november 2020 in het Belgisch Staatsblad gepubliceerd is

3.4. Conclusie

- ✓ Eind 2020 waren er in België bijna 5.000 publieke laadpunten, waarvan 4.262 in Vlaanderen. Ter vergelijking: eind 2020 telde Nederland meer dan 60.000 publieke en semi-publieke laadpunten, waarvan ruim 2.000 snellaadpunten.⁷
- ✓ In Vlaanderen is er één publiek toegankelijke laadpunt per 1.550 inwoners, in Brussel één per 3.200 inwoners en in Wallonië één per 12.300. Dat is té weinig, zeker in vergelijking met

⁷ Bron: [Jaaroverzicht Elektrisch Rijden op \(de\) weg \(rvo.nl\)](https://www.rvo.nl/nl/overzicht/elektrisch-rijden-op-de-weg)

vooruitstrevende landen als Nederland of Noorwegen. In Noorwegen is er bv. één publiek toegankelijke laadpunt per 336 inwoners.⁸

- ✓ Er zijn ambitieuze doelstellingen vooropgesteld tegen eind 2025 (via het luchtbeleidsplan), maar als we die willen halen zal er toch een serieuze versnelling moeten ingezet worden. Als we de doelstelling tegen 2025 willen halen zullen er jaarlijks maar liefst 5.000 laadpunten moeten bijkomen in Vlaanderen.
- ✓ Op 20 april '21 kondigde Minister van Financiën Van Peteghem een hervorming/vergroening van de auto-fiscaliteit aan met o.a. een belastingvermindering van 45% op de investering voor een laadpaal, mits voldaan aan een reeks voorwaarden. Zo moet de laadpaal gevoed worden met groene energie. Voor bedrijven zal de investering van laadinfrastructuur voor meer dan 100% fiscaal aftrekbaar zijn. De laadinfrastructuur moet wil voorzien worden op een semipublieke plaats, zoals bv. een bedrijfsparking.
- ✓ Financiële steun in het kader van de Europese relance zou een duwtje inde rug moeten zijn voor een versnelde uitrol van laad-infrastructuur.
- ✓ De uitrol van basisinfrastructuur aan laadpunten wordt gemonitord, er worden ambitieuze doelstellingen in plannen gezet, de laadpaal-retributie is geschrapt, maar dit is nog onvoldoende, de overheden moeten nu het nodige ondernemen, zowel in de uitvoering, de budgettering als in de planning. Als elektrische wagens voluit doorbreken mag het beperkte netwerk aan publieke laadpunten geen rem zijn. Als er onvoldoende geschikte plaatsen zijn om de bijkomende laadpunten snel en efficiënt uit te rollen op het publieke domein, moeten de publieke laadpunten ondergronds geplaatst worden, bijvoorbeeld in parkeergarages.

4. NAAR EEN NETWERK VAN FIETSSNELWEGEN

HET UNIZO-VOORSTEL VAN MAART 2019

Om het potentieel van de elektrische fiets als alternatief voor de auto ten volle te benutten, moet volgens UNIZO maximaal geïnvesteerd worden in aangepast en veilige fietspaden, op maat van die elektrische fietsen. De uitrol van fietssnelwegen in alle provincies is daarbij voor UNIZO prioritair. Op enkele jaren tijd moet het mogelijk zijn om de reeds voorziene plus nieuwe netwerken van snelle fietsroutes te realiseren tussen steden, woonkernen, winkelcentra en bedrijventerreinen.

⁸ De Standaard, 23 februari '21: "Noorwegen, het laboratorium voor elektrische wagens"

EVALUATIE

- ✓ Er is een toename in het budget om het fietsnetwerk (*zowel Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk en fietssnelwegen als lokale fietspaden*) verder uit te rollen en te verbeteren. De beoogde 300 miljoen euro op jaarbasis wordt in principe gehaald, want vanuit het relanceplan komt er 125 miljoen euro extra bij waardoor Vlaams Minister van Mobiliteit en Openbare Werken Peeters de fietsinvesteringen voor 2021 kan optrekken tot 335 miljoen euro. Het blijkt echter geen evidente opdracht om de (extra) middelen ook om te zetten in snelle realisatie van concrete projecten. Veel van de geplande werken zijn in voorbereiding, er lopen voorbereidende studies of onteigeningsprocedures, of ze zijn nog in uitvoering. Elk project vereist (vergunning)aanvragen en procedures die moeten voorbereid worden door de bevoegde instanties en vaak tijdrovend zijn.
- ✓ We zien dat de fietssnelwegen verder worden uitgerold. In de verschillende provincies werkt men momenteel aan de realisatie hiervan. De focus ligt daarbij niet enkel op de grote assen, maar ook het onderliggende netwerk (Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk en lokale fietspaden) krijgt de nodige aandacht en werd mee opgenomen in het regeerakkoord. De Vlaamse overheid wil ook financieel bijdragen aan de realisatie hiervan, door voor elke 2 euro die wordt uitgegeven door een gemeentebestuur 1 euro bij te leggen. Begin maart 2021 kondigde de Vlaamse Regering aan 150 miljoen euro vrij te maken voor lokale besturen die in nieuwe fietspaden investeren.⁹ Door het principe van 1 euro bovenop elke 2 euro die de lokale besturen daarin investeren, komen we aan een totale investering van 450 miljoen euro voor nieuwe en verbeterde fietspaden. Die 450 miljoen komt bovenop de 335 miljoen euro aan fietsinvesteringen die Minister Peeters voorziet.
- ✓ Voor Brussel ligt het plan voor de fietssnelwegen klaar. Het Fiets-GEN (Gewestelijk Expresnetwerk) omvat 400 kilometer fietspaden, met focus op fietspaden langs de spoorlijnen. Het betreft een samenwerking en afstemming met het Vlaams Gewest, o.m. in het kader van de heraanleg van de Ring voor het deel van de fietssnelweg Dilbeek-Jette. Daarnaast geeft de Minister aan dat om de financiering rond te krijgen de opdracht van Beliris moet uitgebreid worden en dat alleen kan met een volwaardige federale regering. **Doel is op die manier tegen 2025 in de omgeving van Brussel en de Vlaamse rand een groot fietsnetwerk te realiseren.** Brussel legt verder ook steeds meer fietspaden aan in het gewest en er zijn ook steeds meer fietsers. In 2020 waren er, mede dankzij de coronacrisis en het goede weer, 64% meer fietsers in Brussel en werd er 40 kilometer extra tijdelijke fietspaden aangelegd. Het is nu aan het Brussels Hoofdstedelijk Gewest om fietspaden op een structurele manier te gaan vastleggen, maar zonder de bereikbaarheid van andere modi en de economische leefbaarheid in het gedrang te brengen.

⁹ De Morgen, 2 maart '21: "Vlaanderen geeft 150 miljoen aan fietspaden"

5. UITGEBREID OPENBAAR VERVOER NAAST SLIMME KILOMETERHEFFING

HET UNIZO-VOORSTEL VAN MAART 2019

UNIZO vraagt dat er met onmiddellijke ingang en drastisch wordt geïnvesteerd in een veel uitgebreider en meer betrouwbaar openbaar vervoer. Het investeringspact moet uitgevoerd worden met een netwerk van metro- en tramlijnen, en nieuwe treinstellen met hoge capaciteit. Een stipt, meer uitgebreid en betrouwbaar openbaar vervoer kan voor zowel werknemers als ondernemers en hun klanten een aantrekkelijk alternatief worden voor de wagen. Een slimme kilometerheffing kan daarnaast de verplaatsingen met de wagen helpen sturen en doseren.

EVALUATIE

5.1. Slimme kilometerheffing

De Brusselse regering nam in haar regeerakkoord de implementatie van een stadstol (uiteindelijk als slimme kilometerheffing of 'Smartmove') op. De reacties vanuit Vlaanderen en Wallonië waren niet mals op dit eenzijdige initiatief. De Brusselse regering wil echter wel inzetten op overleg met de andere gewesten. De andere gewesten moeten aan dit overleg deelnemen en zich inzetten om tot een gezamenlijke slimme kilometerheffing te komen. De kilometerheffing kan een goede hefboom zijn om ons duurzamer te gaan verplaatsen, maar dan zijn er grotere inspanningen nodig om het openbaar vervoer te moderniseren en efficiënter te organiseren.

5.2. Openbaar vervoer

VLAANDEREN

- ✓ Het openbaar vervoer in Vlaanderen wordt momenteel hervormd via het decreet basisbereikbaarheid, de vervoerregio's en het bijhorende vervoer op maat. Het is echter nog moeilijk om in te schatten of het openbaar vervoer efficiënter zal verlopen en of het meer reizigers zal aantrekken. Dit zal moeten blijken eens de nieuwe vervoerplannen in de praktijk worden gebracht (01/01/2022). De vrees is alvast dat een aantal landelijke(re) regio's minder bediend zullen worden.
- ✓ De Vlaamse overheid moet meer vaart zetten achter de vergroening van de busvloot. Het bestek voor de bestelling van 200 e-bussen werd stopgezet en opnieuw uitgewerkt. Er worden echter minder bussen besteld en de uitrol zal trager verlopen, onder meer door de keuze van laadoplossing (op het depot). De doelstelling om tegen 2025 de stadskernen emissievrij te bedienen, zoals opgenomen in de voorstellen van het Plan voor Herstel en Veerkracht, lijken volgens De Lijn alvast niet haalbaar. Ook de benodigde budgetten blijken verder op te lopen.

Het is noodzakelijk om een duidelijke keuze te maken over hoe men een emissievrije wil uitrollen, rekening houdend met de onderaannemers, en dit om te zetten in een oplossing die binnen de Europese regelgeving past.

BRUSSELS GEWEST

- ✓ Er is een ambitieus Busplan dat gefaseerd wordt uitgerold. Hiervoor zet de MIVB een verandering voor de aandrijving van haar busvloot in, richting vernieuwende en milieuvriendelijke technologie. Er zijn nu zeven 100%-elektrische Citybussen in hartje Brussel, vijf elektrische standaardbussen, en 25 elektrische gelede bussen, met snelle laadpalen aan de eindpunten. Er komen ook circa 250 elektrisch hybride bussen (standaard en gelede) geleidelijk in de straten van Brussel. De vraag is of er niet meer op elektrische bussen moet worden ingezet en de hybride bussen niet beter uitgefaseerd worden.

5.3. Conclusie

- ✓ Er is een bredere visie nodig op ons openbaar vervoer, waarbij een duidelijke visie moet zorgen voor een aantrekkelijker, duurzamer en betrouwbaarder openbaar vervoer. Hiervoor zijn investeringen op lange termijn nodig in alle netten van het openbaar vervoer. Het gaat niet alleen om infrastructuur, maar ook over rollend materieel.
 - Een betrouwbaar en performant openbaar vervoer kan enkel bereikt worden door het inzetten op een grotere verwevenheid tussen de netten. Dit wil zeggen: meer afstemming van de dienstrooster tussen NMBS, De Lijn, TEC en MIVB. Maar ook het opzetten van een MaaS-omgeving (mobility as a service) waar alle operatoren optimaal in meewerken is noodzakelijk. Dit kan vervolgens leiden naar één ticket voor alle netten. Een volgende stap in die richting werd op 1 februari 2021 genomen met de Brupass XL. Met dit ticket/abonnement kan binnen Brussel en over een zone van 11,5 km rond het stadscentrum reizen, met alle vervoersmaatschappijen.
- ✓ De invoering van de zone 30 voor het hele Brusselse Gewest, vanaf 1 januari 2021, kan ook een invloed hebben op de uitstoot.

6. LUCHT- EN INTERNATIONALE SCHEEPVAART: DOORTREKKING PRINCIPE 'DE VERVUILER BETAALT'

HET UNIZO-VOORSTEL VAN MAART 2019

Ook de lucht- en scheepvaart komen in het vizier bij de UNIZO-klimaatvoorstellen. Alle vervoersmodi op fossiele brandstoffen moeten op gelijke voet behandeld worden. Daardoor is de huidige

vrijstelling van belasting op vervuilende kerosine volgens UNIZO niet houdbaar, ook al beseft UNIZO dat het openbreken van het internationale 'Verdrag van Chicago' daarover geen eenvoudige opgave zal worden. Een mogelijk alternatief middel om de verdere toename van uitstoot door luchtverkeer af te remmen, is een Europese heffing op de vliegtuigtickets. Om de (zee)scheepvaart tot vergroening en minder CO₂-uitstoot te bewegen mag een internationaal of Europees ingevoerde extra heffing op de brandstofprijs volgens UNIZO geen taboe zijn. Hoewel ook de meer lokale of binnenvaart op milieuvlak nog een stuk beter kan, bepleit UNIZO hier eerder een versterking van de bestaande steunmaatregelen en begeleidingstrajecten richting duurzame transitie. In vergelijking met het regionale vrachtvervoer over de weg stoot de binnenvaart immers nu al 3 tot 6 keer minder CO₂ uit per ton, per kilometer. Het zou dus contraproductief zijn om het deze sector, die het nu al niet breed heeft, extra moeilijk te maken.

EVALUATIE

Hier zijn nog geen concrete verdere stappen in gezet.

7. STERKE KERNEN, KORTE KETENS EN WEG MET GRATIS RETOUR

HET UNIZO-VOORSTEL VAN MAART 2019

De meest duurzame verplaatsingen zijn diegene die niet moeten worden afgelegd, of die makkelijk te voet, met de fiets of het openbaar vervoer kunnen worden afgelegd. Mede daarom beklemtoont UNIZO de nood aan een meer doordacht ruimtelijk beleid waarbij, onder meer wordt ingezet op bedrijvige kernen en een logische clustering van ondernemingen. Bijkomend argument is dat productie, opslag en consumptie dicht bij elkaar liggen (korte keten), en dat leveringen gebundeld kunnen worden, wat zorgt voor minder verkeer van vracht- en bestelwagens. Naast het aspect van oneerlijke concurrentie hebben gratis retourzendingen bij grote webshops een nefaste invloed op het aantal verplaatsingen met bestelwagens. UNIZO pleit daarom nadrukkelijk voor een wettelijk Europees verbod op gratis retourzendingen.

EVALUATIE

- ✓ De cijfers over leegstand van het onderzoeksbureau Locatus zijn niet positief, er is eerder sprake van een toename van leegstand, vooral in de kernen. Dit is voornamelijk te wijten aan de toenemende winkeloppervlakte in de periferie. In 2020 is de leegstand van het aantal

handelspanden in België opnieuw gestegen, en dat voor het dertiende jaar op rij. In 2020 werd een historisch hoog niveau bereikt van 11,8 % algemeen, maar met uitschieters tot 18% voor bepaalde kernen. In 2020 is de leegstand van de winkelvloeroppervlakte toegenomen met meer dan 200.000 m², en dit voornamelijk in de kernen van de steden en gemeenten. Dit brengt ons op een triest record van meer dan 3.000.000 m² leegstand. Ondertussen worden voor de eerstkomende 2 jaar nog 315.000 m² perifeer vastgoed aangekondigd.

- ✓ Wel worden initiatieven genomen vanuit de overheid om gemeenten aan te sporen om aan kernversterking te werken, dit zowel op ondersteunend als op regelgevend vlak.
 - Initiatieven op ondersteunend vlak: “bedrijvige kern-projecten”, vernieuwde provinciale subsidiereglementen die inzetten op handelskernversterking, detailhandelscoaches in de provincies die gemeenten begeleiden bij het uittekenen en uitvoeren van hun detailhandelsbeleid. Concreet voorbeeld: de provincie Limburg heeft het project ‘Naar de Kern’ van UNIZO mee ondersteund.
 - VLAIO heeft, met ondersteuning van de Vlaamse minister van Economie, een traject (Plan van aanpak Bedrijvige Kern “Werk aan de winkel” – september 2020) gelanceerd om gemeenten te sensibiliseren om de kernversterking uit te rollen. Na analyse en probleemstelling worden er in 2021 oproepen gelanceerd om hier lokaal werk van te maken. O.a. een investeringsfonds voor aankoop van leegstaande handelspanden en de inzet van ‘profploegen’ om gemeenten te ondersteunen maken hier deel van uit. De uitwerking is voorzien voor 2021 en 2022. Ook het IHB (Integraal Handelsvestigingsbeleid) zal hierbij herbekeken worden om een gericht locatiebeleid te kunnen voeren.
 - Initiatieven op regelgevend vlak: gemeenten kunnen het tarief voor de opcentiemen op de onroerende voorheffing laten variëren per buurt, volgens categorie belastingplichtige, ... Dit betekent ook dat bv. de onroerende voorheffing in het kernwinkelgebied op een lager niveau dan daarbuiten kan gebracht worden, om het ondernemerschap in die zone te stimuleren. Tot op heden hebben enkel de gemeenten Gistel en Sint-Pieters-Leeuw hiervan gebruik gemaakt, maar niet om de kernen te versterken, het ging om een differentiatie gebaseerd op het KI of zelfs een verhoging op basis van de classificatie ‘nijverheid’. Voorlopig is dit een gemiste kans vermits er geen enkele gemeente gebruik maakte van het instrument om de kernen te versterken
- ✓ Het Brussels Gewest kiest volop voor de organisatie van de 15-minuten-stad, waarbij een hele reeks basisvoorzieningen binnen een straal van 15 minuten wandelafstand bereikbaar zijn. Dit houdt ook de invoering van verkeersluwe wijken in, waar naast de zone 30 ook alle doorgaand verkeer wordt geweerd, ten voordele van het bestemmingsverkeer, inclusief het logistiek verkeer. Leefmilieu.brussel organiseerde een bescheiden sensibiliseringscampagne voor de klanten om te kiezen voor een nabijgelegen afhaalpunt voor het bezorgen van de pakjes, in plaats van de bezorging aan huis. Van een echt ondersteuningsbeleid voor de buurtwinkels is nog weinig sprake, behalve dan via de organisatie van projectoproepen voor innovatieve en duurzame winkelconcepten ‘Open Soon’. Het moratorium voor grootschalige shoppingcentra,

zoals dat in het Regeerakkoord is opgenomen, is nog niet uitgewerkt en de plannen over een megalomaan shoppingcentrum aan de Heizel zijn nog niet formeel herzien.

- ✓ Het verbod op het gratis terugsturen van pakjes bij e-commerce zal Europees moeten geregeld worden, maar dat is een werk van lange adem. Het idee dat er iets moet gebeuren om de negatieve effecten van gratis retour aan te pakken begint wel te leven, ook Europees, getuige daarvan de Parlementaire vraag aan de Europese Commissie op 28 januari 2020 met als topic “e-commerce: herroepingsrecht en gratis terugzending”.¹⁰

8. GEBOUWENVERWARMING EN -KOELING, + STIMULEREN VAN RENOVATIE

HET UNIZO-VOORSTEL VAN MAART 2019

Bij de verwarming en koeling van gebouwen kunnen we volgens UNIZO een aanzienlijke CO₂-uitstootreductie realiseren door de aanleg van warmte- en/of koudenetten. Dat zijn buizenstelsels via dewelke we thermische energie in de vorm van stoom, warm water of gekoelde vloeistoffen kunnen verspreiden naar verschillende bedrijven, bijvoorbeeld op KMO-bedrijventerreinen, maar ook naar kantoren, winkelcentra en dicht bebouwde woonwijken of projecten. De energieproductie gebeurt daarbij vanuit een centrale installatie, zoals bijvoorbeeld, een afvalverbrandingsoven. Daarbij gaat het vaak om restwarmte of -koeling (als nevenproduct), die zonder de verspreiding via een buizenstelsel onbenut verloren zou gaan. In functie van meer energie-efficiëntie stelt UNIZO daarnaast de herinvoering voor het zogenaamde 'renovatie-abattement'. Daarbij wordt de heffing verminderd op de door renovatie gerealiseerde meerwaarde bij verkoop of verhuur. Ook vraagt UNIZO de uitbreiding naar gans Vlaanderen van het verlaagd btw-tarief (6 %) bij het slopen en heropbouwen van woningen.

¹⁰ Parlementaire vraag van Kris Peeters aan de Commissie betreffende e-commerce, met vraag of de Commissie maatregelen plant, bv. de (gedeeltelijke) kosten van terugzending verplicht bij de consument leggen.

EVALUATIE

FEDERAAL (BELGIË)

- ✓ Het verlaagd BTW-tarief van 6% voor slopen en herbouwen werd vanaf 1 januari 2021 uitgebreid tot het volledige Belgische grondgebied. Voorheen gold het verlaagd BTW-tarief enkel voor 32 Belgische steden. De maatregel is tijdelijk en loopt tot 31 december 2022. Er zijn een aantal beperkingen rond de oppervlakte van de te slopen woning en het mag niet gaan om een tweede verblijf. De beperkingen zullen niet gelden voor de stedelijke gebieden waar de maatregel al enkele jaren van toepassing is.

VLAANDEREN

- ✓ In 2019 werd op verschillende plaatsen in Vlaanderen gewerkt aan de uitbouw van een warmtenet dat gevoed wordt met restwarmte van een afvalverbrandingsoven, zo o.m. in Roeselare en Hoogdele (verbonden met verbrandingsoven MIROM) en in Harelbeke (verbonden met verbrandingsoven IMOG).
- ✓ Voor 2020 en 2021 zijn er verschillende calls voorzien voor bedrijven voor klimaatvriendelijke warmteprojecten, o.a. voor investeringen om warmteoverschotten te gebruiken als energiebron, dat kan bv. door warmtenetten aan te leggen. Elke call heeft een budget van 10 à 15 miljoen euro. Bedrijven kunnen een subsidieaanvraag indienen via de call. Zo waren er in 2020 twee calls. In het najaar van 2020 was er een tweede oproep waarvoor 33 voorstellen ingediend werden, daarvan krijgen 23 projecten steun. Het grootste deel van het budget, zowat 7 miljoen euro, gaat naar ruim elf bijkomende kilometers aan warmtenetten. In 2021 werd een nieuwe projectoproep gelanceerd met een budget van 15 miljoen euro. In het najaar van 2021 staat nog een project-oproep gepland.
- ✓ Eind 2020 werd de wettelijke basis van het Vlaams renovatiekrediet goedgekeurd. Wie een woning of appartement verwerft in 2021 (notariële akte, schenking of erfenis bij overlijden in 2021) én die binnen de 5 jaar grondig renoveert, kan in aanmerking komen voor een renteloze lening voor die renovatie. Wie zich engageert om de woning naar label A te brengen binnen de 5 jaar, kan tot 60.000 euro renteloos lenen. Voor label B is dat 45.000 euro en voor label C is dat 30.000 euro. Wie zich engageert om een appartement naar label A te brengen binnen de 5 jaar, kan tot 45.000 euro renteloos lenen. Voor label B is dat 30.000 euro. Het engagement is een resultaatsverplichting.
- ✓ Om de klimaatvoetafdruk van niet-energiezuinige tertiaire bestaande gebouwen te reduceren, bepaalt het Regeerakkoord 2019-2024 dat deze vanaf 2021 uiterlijk vijf jaar na een notariële overdracht in volle eigendom grondig energetisch gerenoveerd moeten worden. In juli 2020 werd deze renovatieplicht door de Vlaamse Regering bekrachtigd én werd er een

handhavingsstrategie aan verbonden. Door de renovatieplicht zullen heel wat niet-residentiële gebouwen op korte of middellange termijn energie-efficiënt gemaakt worden.

- ✓ De aangekondigde integratie van woon- en energiepremies in een ééngemaakte renovatiepremie zit in de pipeline. Het ontwerp van decreet voor het uniek loket renovatie- en energiepremies werd in februari 2021 een eerste keer goedgekeurd.
- ✓ Vanaf 2021 worden de registratierechten voor sloop- en heropbouw van een gezinswoning verlaagd van 6 naar 5%. De termijn waarbinnen de bouwheer de woning moet bewonen wordt van twee naar drie jaar uitgebreid. Dit verlaagde tarief geldt ook voor “gedeeltelijke wederopbouw”.

BRUSSEL

- ✓ In 2019 werden meer dan 10.000 premies betaald voor energieprestatieverbeterende renovaties van gebouwen, voor een bedrag van 17 miljoen euro.
- ✓ Naar aanleiding van de COVID-19 crisis, heeft de Brusselse Regering een extra bonus die de bedragen van bepaalde Energiepremies 2020 en 2021 aanzienlijk verhoogt. De bonus is een steunmaatregel voor de zwaar getroffen bouwsector en wil tegelijk investeringen in energierenovatie bevorderen, waarbij ook de klimaatuitdaging wordt aangepakt. IN totaal werd in 2020 26 miljoen euro voorzien.

9. MAAK SLUITENDE JURIDISCHE AFSPRAKEN VOOR CREATIE "TIJDELIJKE NATUUR"

HET UNIZO-VOORSTEL VAN MAART 2019

Heel wat ondernemers beschikken momenteel over terreinen - veelal met bouwrechten - die ze kochten in functie van een latere uitbreiding van hun bedrijf. Veel van die terreinen liggen gedurende jaren braak, terwijl hier - tijdelijk - bomen of andere CO2-reducerende begroeiing zou kunnen worden op geplant. Veel ondernemers zouden gerust die bomen op hun terrein willen planten, maar ze doen dat niet uit vrees dat ze dat 'bos' nadien nooit meer mogen kappen, zeker niet wanneer zich op die locatie een zeldzame diersoort zou vestigen. Daarom vraagt UNIZO sluitende juridische regels om dit soort 'tijdelijke natuur' te stimuleren, met de harde garantie dat de bomen mogen worden gekapt wanneer het terrein later voor bedrijfsdoeleinden gebruikt wordt.

EVALUATIE

Als op het terrein met tijdelijke bomen of “tijdelijke natuur” zich diersoorten of habitats vestigen die Europees beschermd zijn, bv. een diersoort die voorkomt op de rode lijst van zeldzame soorten, dan kan nog steeds niet spijkerhard gegarandeerd worden dat steeds toestemming zal verleend worden voor de verwijdering van de tijdelijke natuur voor latere realisatie van bedrijfsprojecten op het terrein.

De oorzaak ligt vooral bij Europese regelgeving, nl. de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn. Hier zou Europa een oplossing moeten voorzien door de Vogel- en Habitatrichtlijn te wijzigen en een sluitende regeling te voorzien voor tijdelijke natuur.

10. SUBSIDIEER DE VERSPREIDING EN TOEPASSING VAN INNOVATIES

HET UNIZO-VOORSTEL VAN MAART 2019

UNIZO bepleit extra 'innovatiesubsidies' die KMO's moeten helpen om op een voor hen betaalbare, laagdrempelige manier duurzame technologieën, producten of concepten uit te testen, in het eigen bedrijf te implementeren en/of met een verlaagd risico op de markt te brengen.

EVALUATIE

Aanvullend aan de energiepremies van de netbeheerders, en de bestaande systemen van Vlaamse ecologiepremie en strategische ecologiesteun (jaarlijks budget circa 20 miljoen euro), zijn er in 2020 en 2021 verschillende calls voor bedrijven voor klimaatvriendelijke warmteprojecten, o.a. voor investeringen om warmteoverschotten te gebruiken als energiebron, dat kan bv. door warmtenetten aan te leggen. Elke call heeft een budget van 10 à 15 miljoen euro. In 2021 werd een nieuwe projectoproep gelanceerd met een budget van 15 miljoen euro. In het najaar van 2021 staat nog een project-oproep gepland.

Eind 2019 gaf de Vlaamse Regering het startschot voor 53 nieuwe experimentele projecten voor de circulaire economie, samen goed voor 4,9 miljoen euro subsidie. Dit is de invulling van de VLAIO-oproep Circulaire Economie van het Vlaams Agentschap Innoveren & Ondernemen.¹¹

In het Brussels Gewest kunnen bedrijven die zich in het werkveld van de circulaire economie begeven, deelnemen aan de projectoproep Be.Circular. Zowel begeleiding als financiering is voorzien. Zowel Innoviris als Finance.brussels geven voorrang aan steun voor bedrijven die inzetten op duurzame transitie.

¹¹ Bron: <https://www.vlaio.be/nl/nieuws/53-nieuwe-open-call-projecten-circulair-ondernemen>.

BELEIDSMATIGE EVALUATIE

De voorbije twee jaar werd weinig echt nieuw klimaatbeleid gevoerd. Ergens is dat te begrijpen omdat er lang geen federale regering met volle bevoegdheid was en de nieuwe federale regering nog maar een half jaar actief is. Bovendien was er de Corona-pandemie waardoor vanaf maart 2020 alle aandacht ging naar volksgezondheid en het beperken van de schadelijke economische gevolgen.

Op Vlaams niveau werd op klimaatvlak vooral remediërend beleid en/of vervangend beleid gevoerd. Remediërend beleid was noodzakelijk na de farce met de terugdraaiende teller voor kleinere zonnepaneleninstallaties tot 10 kW. Men werkte vooral aan het uitvoeren van reeds beslist beleid, monitoring, het lanceren van ambitieuze cijfers en doelstellingen in plannen (luchtbeleidsplan, klimaatplannen, etc...) en het responsabiliseren van lokale besturen tot het nemen van klimaatinitiatieven. Positief zijn de verschillende concrete beleidsmaatregelen m.b.t. (renovatie van) gebouwen, zo o.m. de vermindering van de registratierechten voor sloop- en heropbouw in Vlaanderen, en de stimuli voor bedrijven die investeringen doen om hun warmteoverschotten te gebruiken. Als we de ambitieuze doelstellingen voor de elektrificatie van het wagenpark willen halen zal er toch een serieuze versnelling moeten ingezet worden. Verontrustend is dat er sinds 2017 elk jaar minder publieke laadpalen bijkomen. Een versnelde uitrol van publieke laadpunten voor elektrische wagens is noodzakelijk, idealiter moeten er jaarlijks 5.000 publieke laadpunten bijkomen in Vlaanderen. Ook voor windmolens op land zal men een tandje moeten bijsteken, want de laatste jaren zijn er onvoldoende windturbines bijgekomen in Vlaanderen. In 2020 en 2019 werden minder windmolens op land gebouwd in vergelijking met de kalenderjaren 2018 en 2017. Eind 2020 was er in Vlaanderen een totaal geïnstalleerd vermogen van 1.361 MW aan windturbines, maar volgens het Windplan 2020 had dat 1.500 MW moeten zijn, en de Vlaamse Regering heeft een doelstelling van 2.500 MW vooropgesteld tegen 2030.

In het Brussels gewest zou men kunnen stellen dat de coronacrisis voor een versnelling of een uitdieping heeft gezorgd van het beleid rond economische en ecologische transitie dat de Brusselse Regering voor ogen heeft. Zowel op vlak van mobiliteit, als op vlak van de financiële steunmaatregelen voor energie en duurzame transitie zijn zowel de budgetten als de toekenningscriteria versterkt. Zeker de mobiliteitsingrepen zijn nog geen blijvende garantie voor een positieve impact. Sommige van de tijdelijk aangelegde fietspaden zijn nog niet definitief vergund en over de invoering van de Smartmove-stadstol is er geen consensus en blijven er grote twijfels over de negatieve impact ervan op de Brusselse economie. De economische keuzes die worden gemaakt zijn vandaag moeilijk in te schatten. De keuze om ondernemingen te steunen in hun transitie naar een koolstofarme economie is positief, maar de coronacrisis heeft natuurlijk zwaar ingehakt op het Brusselse economisch weefsel en de investeringsreserves.

Er wordt veel hoop gesteld op de federale en regionale projecten die men (deels) wil financieren met geld uit het Europese relancefonds. Eén van de belangrijke pijlers daarvan is duurzame energie en mobiliteit. In het domein energie wil de regering 100 miljoen euro investeren in een tweede offshore windenergiezone op de Noordzee en interconnecties met andere landen. Er zou ook 50 miljoen euro moeten gaan naar de ontwikkeling van nieuwe technologieën om de CO2-uitstoot van gascentrales te verminderen. Op vlak van duurzame mobiliteit wil de regering een investering van 365 miljoen euro voor de modernisering van het spoorwegnet, en ruim 30 miljoen voor de installatie van publiek toegankelijke elektrische laadpalen en de elektrificatie van het wagenpark. De regering wil ook de klimaatvriendelijke renovatie van het overheidsgebouwenpark versnellen met geld uit het Europese relancefonds. Van het beoogde budget van 165 miljoen euro voor onderzoek en ontwikkeling zou ook een stukje voorzien worden voor “groene luchtvaart”.

Het realiseren van de klimaatdoelstellingen is een grote uitdaging met aanzienlijke praktische, technologische en financiële implicaties, niet enkel voor de overheid, maar ook voor burgers en ondernemers. Veel KMO's investeren al volop in de transitie naar een duurzame toekomst, maar om te kunnen versnellen moeten heel wat randvoorwaarden worden vervuld en moeten ook beleidsmaatregelen genomen worden. Deze werden door UNIZO samengevat in de UNIZO-Klimaatvoorstellen van 4 maart 2019. De evaluatie van de UNIZO-Klimaatvoorstellen twee jaar later oogt mager. Het gebrek aan een federale Regering met volle bevoegdheid gedurende een langere periode én de Corona-pandemie, kunnen als excuus gebruikt worden, maar nu is het toch hoogtijd om te versnellen en initiatief te nemen.
