



**PAKT 2030**

MEER KLIMAATAMBITIE  
MEER KOOPKRACHT  
MEER KWALITEIT



# PAKT 2030

MEER KLIMAATAMBITIE

MEER KOOPKRACHT

MEER KWALITEIT

paKt 2030 is een plan voor de toekomst. Het legt onze klimaatprioriteiten voor de volgende legislatuur vast. Want als Groen meebestuur in de volgende legislatuur, zal het in een sociale klimaatregering zijn. Wij willen bouwen aan een klimaatproject met ambitie, met oog voor de meest kwetsbaren én binnen een realistisch tijdsplan. Meer klimaatambitie, meer koopkracht en meer kwaliteit.

De klimaatverandering is de grote uitdaging van de ééentwintigste eeuw. Het verandert alles. Wat de uitbouw van de sociale zekerheid was na de Eerste en de Tweede Wereldoorlog, is de strijd tegen de klimaatopwarming nu. Het realiseren van de klimaatdoelstellingen van Parijs vergt een omvattend totaal programma en stelt ons voor grote uitdagingen. Net als bij de bankencrisis in 2008 is de crisis acuut. Toen beslisten we om noodmaatregelen te nemen die moesten vermijden dat onze economie ten onder zou gaan. Dat was terecht. Nu moeten we hetzelfde doen voor onze toekomst. Dat is de opdracht waarvoor onze politieke generatie staat.

Nooit was er zoveel draagvlak voor klimaatbeleid: 84 procent van de mensen vraagt een ambitieuzer klimaatbeleid. Klimaat is vandaag de kern van het maatschappelijk debat: een rechtvaardig klimaatbeleid, recht op schone lucht, natuur en gezondheid, veilig en duurzaam voedsel. Dat worden de thema's van de toekomst. Daar willen wij werk van maken.



## Governance

De eerste stap hebben we hiervoor al gezet. Ons voorstel voor een bindende klimaatwet ligt ter bespreking voor in het Vlaams en Federaal parlement. De goedkeuring van deze klimaatwet is een kwestie van good governance. Dat tonen andere voorlopers: door een duidelijk reductiepad vast te leggen klokt het Verenigd Koninkrijk vandaag af op een reductie van de broeikasgassen met 43%. Deze koploper toont aan dat door de doelen democratisch vast te leggen de richting voor iedereen duidelijk is. Waardoor resultaten volgen. Een betere samenwerking tussen politici, wetenschappers en ambtenaren zorgt voor een meer slagkrachtig beleid.

Om ons klimaatplan mogelijk te maken, willen we de dialoog met het ruime middenveld aangaan. We willen in gesprek gaan met jongeren, ervaringsdeskundigen en experts. Want klimaatbeleid vergt een zo groot mogelijke betrokkenheid van de samenleving. Net omdat er nood is aan een omvattend en gedurfd beleid. Een beleid ook dat uit klassieke kaders durft te breken. En daarvoor is een ruim draagvlak nodig. Maar uiteindelijk is het de politiek die knopen zal moeten doorhakken over fundamentele vragen over klimaatdoelstellingen, sociale verdeling van lusten en lasten en de financieringsmogelijkheden.

De afgelopen legislatuur telde ons land 10 minister bevoegd voor energie en klimaat en we halen geen enkele van de Europese doelstellingen. Er is nood aan een betere samenwerking. Daarom pleit Groen voor 1 minister voor klimaat en energie.

## Sociaal hart

Een goed ontworpen klimaatplan kan voor iedereen baten opleveren. De levenskwaliteit van iedereen gaat erop vooruit: we gaan wonen in comfortabele huizen, in een gezonde, groene buurt. Er zal meer plaats zijn voor natuur en parken, plekken om elkaar te ontmoeten. Voor elk onderdeel van het klimaatprobleem bestaat een oplossing die beter is voor burgers en economie. Klimaatbeleid is in onze eigen belang. We willen economie en maatschappij hervormen zodat we levenskwaliteit verbeteren, investeringen en jobs aanzwengelen en vervuiling terugdringen.

Groen kiest voor een klimaatbeleid met een sociaal hart. Ons klimaatplan integreert ecologische doelen en sociale doelen. We willen een klimaatplan dat even ambitieus is op sociaal als op ecologisch vlak. Zo boeken we dubbele winst: wat goed is voor het klimaat, is goed voor de mensen. Klimaatacties mogen niet ten koste gaan van de koopkracht of levenskwaliteit. Meer zelfs, ze moeten mee oplossingen aandragen voor het feit dat veel mensen het vandaag moeilijk hebben om rond te komen. Tegelijk zorgen we voor meer welzijn en gezond leven voor iedereen. Waar nu dikwijls alleen mensen met een dikke portemonnee het zich kunnen permitteren om groen en gezond te leven.

Enkele van onze voorstellen uitgelicht:

Groen wil komaf maken met de energie-armoede. Iedereen heeft recht op stroom en warmte. We drukken de energiefactuur door structureel werk te maken van energiebesparing. We helpen mensen om hun huizen te isoleren, zodat die huizen niet fors aan waarde verliezen

- Iedereen moet mee kunnen profiteren van investeringen in zonne-energie, niet alleen mensen met veel geld. Iedereen moet ook kunnen genieten van goedkope, lokaal opgewekte groene stroom uit windmolens of groene warmtebronnen op wijkniveau.
- Door ons mobiliteitsbeleid klimaatvriendelijker te maken, maken we het gezonder, socialer en veiliger. We maken mensen minder afhankelijk van de wagen. We stoppen met het subsidiëren van de files. We creëren een mobiliteitsbudget dat iedere werknemer de vrijheid van verplaatsingskeuze en meer netto-loon geeft. Door te investeren in openbaar vervoer, voetgangers- en fietsinfrastructuur in plaats van in auto-infrastructuur investeren we in mobiliteit voor iedereen.
- Iedereen heeft recht op propere lucht in (stads)kernen. Nu zijn het dikwijls de sociaal zwaksten die in wijken wonen waar ze veel fijn stof moeten slikken.
- We zorgen voor voldoende groen, natuur en bos op wandel- of fietsafstand voor iedereen.
- Gezonde duurzame voeding wordt toegankelijk voor iedereen en niet enkel een voorrecht voor de rijken
- Afval wordt in de nieuwe circulaire economie van de toekomst een nieuwe grondstof. Wie spaarzaam omspringt met materialen, wordt daarvoor beloond.

## Goed voor jobs

Investeren in hernieuwbare energie is investeren in energie-onafhankelijkheid voor ons land. Hoe meer we de opbrengsten van hernieuwbare energie hier opnieuw kunnen investeren, hoe sterker we daarvan worden. Nu vloeien de opbrengsten van de energiemarkt grotendeels weg naar het buitenland, zowel voor fossiele brandstoffen als voor elektriciteit.

Ook in economische termen levert investeren in een groene economie op. Een ambitieus klimaatbeleid zorgt ervoor dat onze Belgische bedrijven toprunners op vlak van energie-efficiëntie blijven. Hoe sneller onze staal- en chemiesector het pad inslaat naar een koolstofvrij, hoe groter het concurrentievoordeel op lange termijn. Immers, de rest van de wereld zal de omslag naar een koolstofvrije economie ook maken. Zo verdient Denemarken door haar toprunnerspositie inzake hernieuwbare energie jaarlijks miljarden euro's aan de export van windmolentechnologie.

Ons klimaatplan zorgt voor 80.000 extra arbeidsplaatsen in 2030. Om de omslag te maken naar een koolstofarme samenleving hebben we veel handen nodig: bouwvakkers, technici in hernieuwbare energiesector, boeren, ingenieurs, arbeiders. Groene jobs, zowel voor laag- als hoogopgeleide profielen.

## Zes routepaden voor een koolstofarm België

Met dit klimaatpact rollen we onze zes prioritaire routepaden uit. Voor elk van deze routepaden selecteerden we een set van prioritaire maatregelen.

Onderstaande principes staan voorop in elk van onze routepaden

- Geleidelijkheid: gefaseerd, realistisch, maar zonder urgentie uit het oog te verliezen;
- Ambitie: een groeipad met engagementen voor de korte en lange termijn;
- Draagvlak: samenwerken tussen overheden, bedrijven, middenveld, commons en burgers;
- Eerlijk: de sterkste schouders dragen de zwaarste lasten en de zwaksten gaan er op vooruit

### Routepad 1: Meer natuur, minder beton

De echte sleutel voor ons klimaatbeleid zit in onze ruimtelijke ordening. Een betonstop brengt op. Maar die winsten liggen in de toekomst. Het komt er dus op aan om nu geld te voorzien om de betonstop te realiseren. Groen wil hiervoor een ruimtefonds aanleggen. We sluiten de achterpoortjes in de regelgeving die de sluipende verharding van Vlaanderen in de hand werken. Kernversterking maakt onze kernen aangenaam en verhoogt de levenskwaliteit.

Vlaanderen is de meest bosarme regio van heel Europa, en we blijven maar kappen. Vlaanderen is een netto-ontbosser. Dat moet anders. De bestaande bossen moeten worden beschermd en er moet bos bijkomen. Met ons bosplan krijgt elke Vlaming een bos op vijf kilometer van zijn deur. Door overstromingsgebieden aan te leggen en riviervalleien te herstellen, beschermen we steden en gemeenten tegen wateroverlast en creëren we tegelijkertijd nieuwe natuur.

### Routepad 2: Naar 100% schone energie

Ons energiesysteem zal in de komende 10 jaar een enorme transitie doormaken. Energie-efficiëntie en hernieuwbare energie zijn de twee steunpilaren voor een schone, betaalbare en zekere energievoorziening. Door te investeren in energiezuinige gebouwen, duurzame mobiliteit, efficiënte en circulaire productieprocessen verminderen we sterk het gebruik van fossiele brandstoffen en dus ook de uitstoot van broeikasgassen. Met een groen warmteplan en snelle uitrol van hernieuwbare energie maken we de omslag naar schone energie met en voor de burgers.

Het morrelen aan de kalender van de kernuitstap zorgde de laatste jaren voor een gedeeltelijke verlamming van de energiemarkt. Maar gelukkig ging de technologische ontwikkeling van hernieuwbare energie zo snel dat een snelle uitrol nu absoluut mogelijk en betaalbaar is. Kernenergie kunnen we tegen 2025 volledig vervangen door hernieuwbare energie. Flexibele aardgascentrales blijven nog nodig in een overgangperiode. Maar we beperken de capaciteit aan gascentrales en hun

draaiuren tot het minimum door maximaal in te zetten op de alternatieven. Een sterke vermindering van de totale energievraag, een snelle doorgroei van hernieuwbare energie, flexibilisering van het energiesysteem en Europese samenwerking zijn de essentiële puzzelstukken voor een succesvolle omwenteling naar 100% hernieuwbare energie tegen 2050.

We hebben een krachtig Belgisch industrieel potentieel om deze omwenteling te realiseren. Hierop inzetten betekent dat we een pak nieuwe jobs creëren, onze eigen lokale economie versterken en minder energie moeten importeren uit risicolanden. De kosten en baten verdelen we eerlijk. Iedereen krijgt toegang tot hernieuwbare energie en een energiezuinige woning. En de energiefactuur houden we voor iedereen betaalbaar.

### Routepad 3: 3x sneller renoveren

Wij lanceren een woonvernieuwingsprogramma. Daarmee woont elke Vlamingen tegen 2050 in een energiezuinige woning. Om dat te halen, verdrievoudigen we het huidige energierenovatie ritme. Zo kan de energiefactuur omlaag en creëren we duizenden jobs in de bouwsector. In kernen van steden of gemeenten en in de nabijheid van te verdichten knooppunten, bouwen we ook nieuwe woningen. Dat zal een economische boost betekenen voor de hele maatschappij, en het zullen investeringen zijn met een lange levensduur. Gebouwen die we nu renoveren, zullen nog tientallen jaren minder kosten aan de bewoners en bedrijven. Als ze uitgerust worden met zonnepanelen, zullen ze nog jaren dienst doen als elektriciteitscentrales.

### Routepad 4: Industriële transitie

We willen een duurzame toekomst voor onze industrie. De toekomst zal aan die bedrijven zijn die zich weten aan te passen aan een klimaatneutrale toekomst. We ondersteunen bedrijven die kiezen voor duurzame doorbraaktechnologieën via doorgedreven O&O-beleid (moonshot strategie) en investeringen. We kiezen voor een circulaire economie. Het gaat niet enkel om recyclen, we moeten veel minder materialen, grondstoffen en energie verbruiken. We maken producten die langer meegaan en modulair zijn. Zo kunnen onderdelen gemakkelijk vervangen worden. Herstelling moet goedkoper worden. We zetten in op de deeleconomie en op de ontwikkeling van product-dienstsyste-men: zo wordt bijvoorbeeld in plaats van lampen licht verkocht. Op die manier stimuleren we producenten om kwaliteitsvolle producten aan te leveren, die zoveel mogelijk te recupereren zijn.

### Routepad 5: Lokale landbouw & gezonde voeding

We grijpen in op de gigantische slacht- en exportmachine die onze Vlaamse vleessector geworden is. Dat doen we door veehouders die willen veranderen van sector, ruimhartig te vergoeden. Zo krijgen



boeren aan de rand van het faillissement een uitweg.

Andere boeren steunen we in de omvorming van hun bedrijf naar een grondgebonden, duurzame bedrijfsvoering. Zo kunnen boeren kiezen voor minder pesticiden en kunstmest, voor biologische teelt, voor minder dieren en meer dierenwelzijn, voor minder vleesproductie voor export en voor meer plantaardige producten voor de binnenlandse markt. Smaak, identiteit en duurzaamheid staan centraal. Zo brengen we boeren en consumenten dichterbij elkaar.

We roepen een halt toe aan het oneigenlijke gebruik van landbouwgrond. Als we meer kansen willen geven aan lokale voeding en boerennatuur dan moet er genoeg landbouwgrond zijn. Tegelijkertijd zetten we in op een beter bodembeheer, zo verhogen we de koolstofopslagcapaciteit van landbouwgronden.

## Routepad 6: Investeren in duurzame mobiliteit

Op dit moment wordt er meer geïnvesteerd in salariswagens dan in de werking van ons openbaar vervoer. Dat moet anders. Files en vervuiling subsidiëren is geen taak van de overheid. Degelijk openbaar vervoer wel. Wij willen schoner, goedkoper en stipter openbaar vervoer. Onze mobiliteit zal evolueren: minder autobezit, meer fietsen, beter ontsloten openbaar vervoersnetwerk en meer auto- en fietsdeelsystemen. En alle voordelen die daarbij horen: minder vervuiling, meer beweging, leefbare steden en gemeenten...

# Inleiding

Het ambitieniveau voor de toekomst is duidelijk: Groen wil België inschakelen in de doelstellingen zoals afgesproken op de internationale Klimaattop van Parijs, een streefdoel van max. 1,5 graden opwarming. Internationaal zijn klimaatwetenschappers het erover eens dat landen als België een broeikasgasreductie van 55% in 2030 zullen moeten realiseren om de klimaatsverandering onder de grens van 1,5 graden te houden.

Groen gaat daarom voor een Belgische reductie van de broeikasgassen met 55% tegen 2030 en 100% tegen 2050. Ook onze energie is 100% hernieuwbaar in 2050. Daarmee nemen we onze verantwoordelijkheid op internationaal niveau. We zorgen er tegelijkertijd voor dat België bij de toppers behoort waardoor we op termijn een concurrentievoordeel creëren.

## Waar staat België nu?

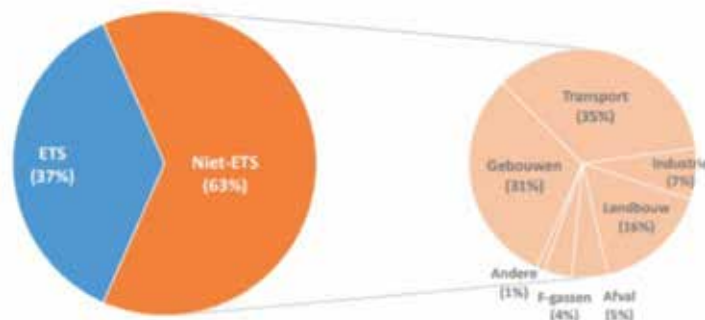
De ambities van Europa en haar lidstaten liggen echter een stuk lager. Europa wil haar broeikasgasemissies in 2030 met 40% terugdringen. De vervuiling van de industrie en elektriciteitsproductie vallen voor het leeuwendeel onder het Europees georganiseerde emissiehandelssysteem (ETS). Die sectoren moeten hun broeikasgasemissies gezamenlijk met 42% terugbrengen in 2030.

De reductie van de andere emissies, de zogenaamde niet-ETS sectoren gebouwen, transport, landbouw en kleinere industriële installaties, vallen onder de doelstellingen per land. België engageerde zich om haar broeikasgasemissiereducties in de niet-ETS sectoren in 2030 terug te dringen met 35% (tov. 2005).

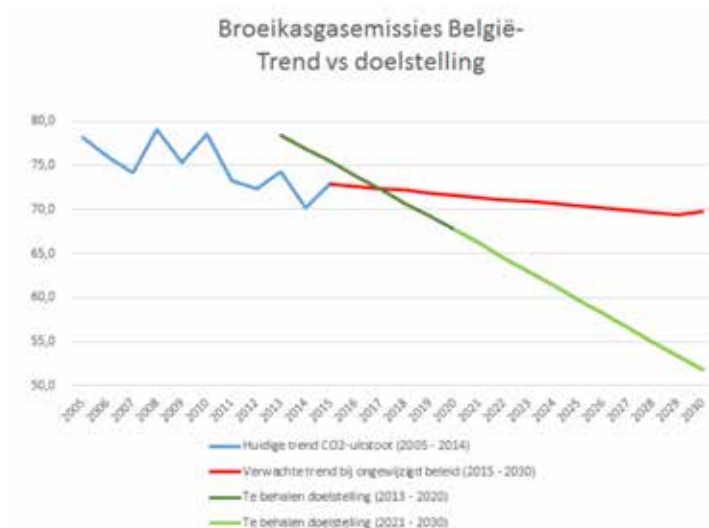
Uit het recente Europese semesterrapport voor België bleek opnieuw dat België zowel haar doelstellingen voor 2020 als 2030 dreigt te missen. Zonder bijsturing klokken we in 2020 af op een reductie van 12% (tov. 2005). Met het huidig beleid stevenen we af op een reductie van 14% in 2030, terwijl de doelstelling op -35% ligt (tov. 2005).

*Figuur 1. Broeikasgasemissies per sector in percent – ETS & non-ETS - 2018*

**Figuur 1: Uitstoot in België in 2016 – Aandeel van ETS- vs niet-ETS-sectoren in de totale uitstoot en aandeel van de verschillende niet-ETS-sectoren in het totaal van de niet-ETS-uitstoot**

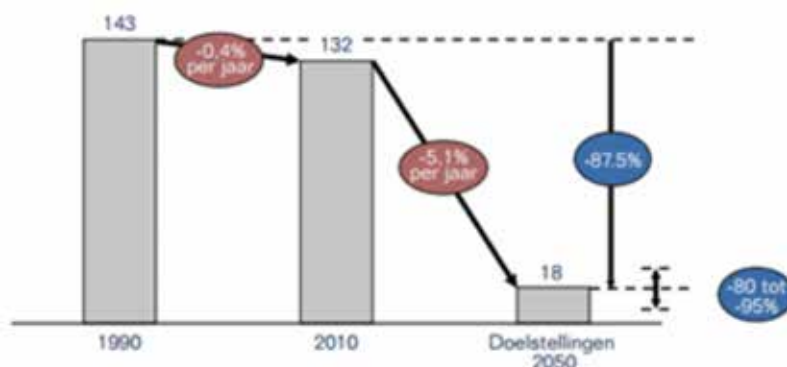


Figuur 2. Broeikasgasemissies België - Trend vs doelstelling



Ook de doelstellingen op langere termijn liggen al vast. België heeft zich geëngageerd om in 2050 haar broeikasgasemissies te reduceren met 80 tot 95%. Wil ons land die ambitieuze lange termijn-doelstelling waarmaken, dan is een fameuze inhaalbeweging nodig. Terwijl de broeikasgasemissies in de periode 1990 – 2020 met het huidig beleid maximum 25 Megaton zakt (minder dan 1 Megaton per jaar), moeten ze in de periode 2020 – 2050, afhankelijk van het ambitieniveau, met 89 Megaton en 111 Megaton zakken (of een daling van 3 tot bijna 4 Megaton per jaar). Daarmee hebben de huidige regeringen het hele klimaatprobleem doorgeschoven naar volgende regeringsploegen. Bijkomende inspanningen zijn dus meer dan noodzakelijk.

Figuur 3. Historische en vooropgestelde broeikasgasemissiereductie, 1990 - 2050



Bron: Nationale inventaris voor broeikasgasemissies; Climact

Figuur 1. Historische evolutie van de uitstoot van broeikasgassen in België (in MtCO<sub>2</sub>e per jaar) en de range van de 2050-doelstellingen.

Bron: Scenarioanalyse naar een koolstofarme België tegen 2050, 2013

Dat het mogelijk is, toont de studie van de federale overheid *Scenario's voor een koolstofarm België tegen 2050*. Een duidelijke koers en vroegtijdige acties voor een koolstofarm België zorgen voor vertrouwen bij investeerders en maken een vlotte transitie naar een koolstofarme samenleving en economie mogelijk. Deze keuze blijkt bovendien ook kosteneffectief. De bijkomende investeringskosten worden op termijn ruimschoots gecompenseerd door lagere brandstofkosten. Daarbovenop levert ze heel wat voordelen. Het zwengelt innovatie aan en creëert werkgelegenheid, en zorgt voor een lagere energiefactuur en een betere gezondheid door minder luchtvervuiling.

## paKt 2030, een investeringsproject voor ons land

paKt 2030 is in de eerste plaats een **toekomstproject voor ons land**. We investeren in betere woonkwaliteit, kwaliteitsvolle jobs, propere energie, vlot en veilig openbaar vervoer, natuur om de hoek. De investeringen die we vandaag doen, zorgen voor een betere levenskwaliteit voor iedereen.

Niets doen, is onhoudbaar en dus geen optie. De klimaatopwarming impliceert een direct welvaartsverlies door een ontregeld ecosysteem en extreme weersomstandigheden. Los van de klimaatopwarming veroorzaken de files, de luchtvervuiling, de ruimtelijke wanordering, de verouderde woningmarkt enorme maatschappelijke kosten. In een evenwichtig debat moeten we ons dus niet enkel de vraag stellen hoe het klimaatbeleid te financieren, maar ook **wie vandaag al opdraait en wie zal opdraaien voor de kosten van het niet voeren van klimaatbeleid**.

**Een afwachtende houding of aanpak kost op termijn meer dan een vastberaden klimaatbeleid vandaag.** Dat toekomstig beleid zal dan namelijk heftiger moeten zijn en dus meer verstrend, ten koste van onze welvaart. De traagheid en onduidelijkheid van het huidig beleid leiden tot suboptimale investeringen in stookolie-installaties voor de verwarming van gebouwen, verbrandingsmotoren voor voertuigen en lineaire productieprocessen in de industrie. Het voeren van een kordaat en voorspelbaar klimaatbeleid biedt daarentegen investeringszekerheid voor gezinnen en bedrijven voor toekomstgerichte investeringen.

**Ook vanuit sociaal oogpunt is een gedegen klimaatbeleid noodzakelijk.** De negatieve welvaartseffecten van de klimaatopwarming dreigen namelijk vooral de meest kwetsbaren te treffen. Bovendien is er een intergenerationele herverdeling: het gebrek aan klimaatbeleid en de gulzigheid naar grondstoffen, zal vooral wegen op de welvaart van de volgende generaties. Een klimaatbeleid met Groen maakt continu de evaluatie van de verdelingseffecten. In het verleden beperkten zowel de premies als de baten van klimaatinvesteringen zich te vaak tot de hogere inkomens. Een klimaatbeleid met Groen zorgt daarentegen dat bijvoorbeeld de baten van energiebesparing voor iedereen toegankelijk zijn. We zorgen voor **structurele ondersteuning voor mensen met een laag inkomen**. Ook burgercoöperaties spelen een belangrijke rol, door ervoor te zorgen dat de baten over een grotere groep uitgesmeerd wordt. Voor de financiering van de overheidsinvesteringen kijken we in eerste instantie naar een eerlijkere bijdrage van de grote vervuilers.

De klimaattransitie heeft ook **gevolgen voor de arbeidsmarkt**. In bepaalde sectoren zal het aantal jobs toenemen, in andere sectoren zal er een afname zijn. Voor ons land is de balans positief omdat het aandeel jobs in bijvoorbeeld mijnbouw en fossiele sectoren beperkt is en het opwaarts potentieel aanzienlijk is. Toch is het belangrijk dat het beleid tijdig inspeelt op deze evolutie en werknemers en werkgevers begeleidt in deze ontwikkeling en actief werk maakt van opleiding en omscholing richting groene jobs. We moeten dus waakzaam zijn dat we mensen aan boord houden dankzij levenslang leren, competentieversterking, omscholing, gezonde loopbanen...

**Heel wat doelstellingen kan je behalen tegen een verwaarloosbare kostprijs.** Zo kan wetgeving bijvoorbeeld leiden tot een uitfasering van dieselwagens en zwerfvuil verminder je dankzij de introductie van statiegeld. Tegen een verwaarloosbare kost kan de overheid een gezond en diervriendelijk voedingspatroon stimuleren en convenanten afsluiten met bepaalde sectoren. Daarnaast zijn er heel wat 'financiële beleidsinstrumenten'. We behandelen ze achtereenvolgens.

## Financieringsinstrumenten

**Klimaatdoelstellingen behaal je vooral met investeringen die zichzelf (gedeeltelijk of volledig) terugverdienen.** Investeringsen maken lagere energiefacturen, meer innovatie, gezondheidswinsten mogelijk. Heel wat investeringen zijn vandaag al rendabel en kunnen daarom voor het leeuwendeel door de private sector gedragen worden. Voor deze investeringen is het enkel de rol van de overheid om voldoende te sensibiliseren en financieringsmechanismen uit te werken voor personen die het geld voor de investeringen niet onmiddellijk kunnen ophoesten en niet aan krediet kunnen geraken.

Waar de financiële return onvoldoende is, moet de overheid bijspringen als de maatschappelijke return dat rechtvaardigt. Dat kan door zelf de investering te doen, door voordelige kredieten te verlenen, door fiscale voordelen of door premies. Soms is een klein zetje van de overheid al voldoende om een veelvoud aan privé-investeringen te veroorzaken. Een voorbeeld van dit hefboomeffect zijn bijvoorbeeld de energiepremies. **Overheidssteun moet zo doeltreffend mogelijk zijn:** voldoende hoog om de privésector aan te zetten tot investeren, maar niet zo hoog dat ze tot overwinsten leiden. Oversubsidiëring moet vermeden worden. Daarom moeten alle publieke steunmaatregelen ook permanent gemonitord worden. Zo worden de overheidsmiddelen optimaal besteed.

## Nationale ontwikkelingsbank

Voor het verwezenlijken van duurzame investeringsprojecten is een hoofdrol weggelegd voor een **nationale ontwikkelingsbank**. Hiermee volgen we de inspirerende voorbeelden van onder meer Duitsland en Nederland. Deze instelling treedt enerzijds op als expertise- en coördinatiecentrum voor het opzetten van financiering voor strategisch belangrijke investeringsprojecten zoals derdebetalerssystemen en publiek-private samenwerking. Anderzijds cofinanciert of waarborgt ze investe-

ringsprojecten als dit nodig is om maatschappelijk waardevolle projecten rendabel te maken. Deze rol kan eventueel opgenomen worden door Belfius.

## Activeren spaargeld

De nationale ontwikkelingsbank kan ook zelf **investeringsfondsen** helpen opzetten om projecten te financieren. Via groene obligaties (green bonds) kan ze een deel van de 336 miljard euro op Belgische zicht- en spaarrekeningen mobiliseren voor de transitie naar een koolstofneutrale economie.

## Vlaams klimaatfonds

Het **Vlaams Klimaatfonds** wordt gespijsd met de opbrengst van het Vlaams deel van de veiling van CO<sub>2</sub>-emissierechten van de grote bedrijven. Groen wil voor de besteding van die extra middelen in het Klimaatfonds duidelijke keuzes maken en prioriteiten aangeven:

- Meer inzetten op energiebesparing gezinswoningen
- Meer inzetten op collectieve investeringen (ook door gezinnen, bedrijven, coöperaties en lokale besturen) in hernieuwbare energie
- Meer investeren via klimaatconvenanten met lokale besturen
- Meer ecologiesteun voor bedrijven (top runners), minder gratuite steun voor compensatie van carbon leakage
- Meer middelen voor internationale solidariteit (ook voor adaptatie & herstel klimaatschade)

## Publiek-private samenwerking

Om investeringskapitaal te genereren, zetten we in op **alternatieve financiering** voor grote projecten en programma's via vormen van publiek-private samenwerking. Met deze middelen financieren we de uitbouw van de infrastructuur die nodig is voor de groene energietransitie. Voorbeelden genoeg: investeringen in een Smart Grid, de opslag van groene energie, publieke laadpalen voor elektrische voertuigen, warmtenetten, (ondergrondse) hoogspanningslijnen of een waterstofnetwerk. Deze investeringsprojecten rollen we samen met energieproducenten en distributienetbeheerders uit. Het voordeel is dat we op die manier investeringen kunnen versnellen en we niet langer alle investeringskosten voor infrastructuur moeten doorrekenen in de elektriciteitsfactuur.

## Europese begrotingsregels

Budgettaire flexibiliteit van de EU aan de lidstaten zal nodig zijn om investeringen die helpen bij de transitie naar een klimaatneutrale samenleving over meerdere jaren te mogen afschrijven.

Groen pleit ervoor om de **Europese begrotingsregels** investeringsvriendelijker te maken. De bestaande uitzonderingen op de begrotingsregels, zoals bijvoorbeeld de investeringsclausule, zijn immers zo strikt dat ze amper geactiveerd kunnen worden. Concreet stelt Groen voor om bij bepaalde strategisch belangrijke uitbreidingsinvesteringen, zoals klimaatinvesteringen die een zeer hoog bewezen terugverdieneffect hebben, enkel de jaarlijkse afschrijving in rekening te brengen bij de berekening van het begrotingspad. Op die manier moet niet de hele uitgave in één keer “upfront” gefinancierd worden. De keerzijde hiervan is uiteraard dat er gedurende de gehele levensduur van het investeringsproject afschrijvingen in de begroting geboekt zullen worden, maar het is de bedoeling dat de terugverdieneffecten deze afschrijvingen dekken. Het voordeel van deze aanpassing van de begrotingsregels is dat er vandaag investeringsruimte gecreëerd wordt voor de transitie van het komende decennium.

In afwachting tot een Europese hervorming, leeft Groen de bestaande regels natuurlijk na. De groenen passen voor het naast zich neerleggen van de begrotingsregels zoals de Vlaamse en federale regeringen hebben gedaan.

## Industrie- en innovatiebeleid

De Vlaamse industrie moet een leidende rol opnemen om een klimaatneutrale en competitieve industriële revolutie te voltooien. Daarom is het noodzakelijk dat de overheid een ambitieuze industriële strategie ontwikkelt. De grote industriële clusters in Vlaanderen moeten aangeven welke investeringen er nodig zijn in infrastructuur om nieuwe innovatie mogelijk te maken, in samenspraak met de buurlanden in functie van schaalvoordelen.

De industriële transitie en de energietransitie zijn met elkaar verbonden. **Power purchase agreements (PPA)** tussen hernieuwbare energie en industrie zijn erg succesvol geworden. Zij geven industrie prijsstabiliteit door middel van een langetermijncontract. Via een mission-oriented O&O beleid, ook wel **moonshots** genoemd, kan gewerkt worden over de hele innovatieketen en via voldoende industriële demonstratieprojecten. Snel anticiperen is hier uiterst belangrijk, om in aanmerking te komen voor Europese middelen voor innovatie.

## Europese fondsen

Door in te zetten op systeeminnovaties mobiliseren we ook middelen uit **Europese en internationale fondsen zoals InvestEU** (het oude Juncker-fonds). De selectie van projecten moet strenger en

transpanter worden. Het Europees investeringsfonds moet veel meer gericht zijn op de omschakeling naar een duurzame economie en het halen van de klimaatdoelstellingen. De financiering moet gaan naar bijkomende investeringen, zoals bepaalde grensoverschrijdende investeringen in energie-infrastructuur, die anders te risicovol zijn voor één land of één investeerder.

Meer nog dan vandaag moet de **Europese Investeringsbank** de rol spelen van Europese klimaatbank. De bank kan ook een beroep doen op Europese spaargelden via **Europese green bonds**. Dat was altijd al één van de kernideeën van de Europese Green Deal die de Europese groene partijen verdedigen.

## Een herbestemming van middelen

Een belangrijke en kostenefficiënt middel is het verschuiven van bestaande financieringsstromen van 'grijs' naar 'groen'. Zo nemen we de komende jaren de perverse prikkels weg in het belasting- en subsidiesysteem. De lijst is lang en het budget dat vrijkomt voor klimaatmaatregelen is aanzienlijk. Door andere keuzes te maken, bekomen we een groot budget voor zowel investeringen als belastingverlagingen.

- De **terugbetaling van professionele diesel** faseren we uit. De kostprijs van het huidige systeem, waarvan een aanzienlijk deel naar transitverkeer uit het buitenland gaat, wordt geraamd op **600 miljoen euro** per jaar.
- Volgens een studie van Climact in opdracht van WWF bedragen de verlaagde accijnzen op stookolie voor bepaalde professionele gebruikers jaarlijks **564 miljoen euro**. Volgens dezelfde studie kost de vrijstelling van accijnzen op diesel voor bepaalde industriële toepassingen **152 miljoen euro** per jaar.
- Tot 2025 vragen we een eerlijke bijdrage van de nucleaire sector via het herbekijken van de **nucleaire rente**.
- Gunstregimes zoals de **ondersteuning van salariswagens** kosten de belastingbetaler veel geld. De voordelen voor salariswagens kunnen beter besteed worden aan een algemene lastenverlaging op arbeid. Zo zorgen we ervoor dat werken meer loont en vermijden we de externe kosten van salariswagens door files en luchtvervuiling die het Planbureau op 905 miljoen euro raamde. De Europese Commissie schat de impliciete subsidie voor salariswagens op **3,75 miljard euro**.
- Andere verstoringende gunstregimes zijn onder meer **subsidies en kortingen aan de luchtvaart**. Vliegtickets zijn momenteel vrijgesteld van BTW. Een toepassing van het standaard BTW-tarief (21%) zou ons land 575 miljoen euro extra inkomsten opleveren. De groenen streven internationaal ook voor het heffen van accijnzen op kerosine voor vliegtuigen. Die zou in ons land 380 miljoen euro kunnen opleveren. Op korte termijn kunnen we alvast actie ondernemen



door eenzijdig (zoals in vele Europese landen) een **luchtvaartheffing** toe te passen met een geschatte opbrengst van **514 miljoen euro**.

- Het geparkeerd BTW-tarief (12%) voor steen- en bruinkool is een gunsttarief ten bedrage van ongeveer **19 miljoen euro**.
- Elk jaar investeert Europa, met Vlaamse cofinanciering, zo'n **350 miljoen euro** in de Vlaamse landbouw. Groen wil niet raken aan dit budget, maar wil het anders inzetten.
- We schrappen de **staatssteun voor de energiekost van energie-intensieve bedrijven** en herinvesteren dit in een gericht sociaal renovatieprogramma en in een innovatiefonds voor de industrie. Die staatssteun wordt geschat op **352 miljoen euro** per jaar.
- We evalueren ook de bestemming van de **Belgische veilinginkomsten van bedrijven in het emissiehandelsstelsel** (ETS) op Europees niveau. In 2018 lagen de inkomsten voor België op 381 miljoen euro. Daarvan vloeide 213 miljoen euro naar het **Vlaams Klimaatfonds**. Dit wordt gespijsd met de opbrengst van de veiling van de emissierechten. Voor de besteding van deze middelen willen we duidelijke prioriteiten stellen in plaats van ze te verspreiden over vele kleine ingrepen. Verwacht wordt dat de CO<sub>2</sub>-prijs zal stijgen tot 40 euro per ton. Op dat moment kan het Vlaamse budget (het Vlaams Klimaatfonds) groeien tot **425 miljoen euro** per jaar (meeropbrengst 212 miljoen euro).
- De jaarlijkse **bedrijfssubsidies** worden geraamd tussen **9,5 en 14 miljard euro**, naargelang de definitie. We evalueren de bestemming en doeltreffendheid van deze middelen en we voorzien een herbestemming waar wenselijk van een grijze naar een groene economie. Eén voorbeeld is de investeringsaftrek, een belastingverlaging die bedrijven bekomen ongeacht het type investering.

## Divestment door de overheid

De herbestemming van deze miljardenstromen aan belastinggeld vullen we aan met een **herbestemming van de bestaande overheidsparticipaties**. De overheden nemen zelf een duurzaamheidsstoets op in hun volledige beleggings- en participatiebeleid. De openbare besturen, parastatalen, publieke pensioenfondsen, overheidsbedrijven en bedrijven waarvan de overheid controlerend aandeelhouder is, trekken zich terug uit investeringen in fossiele brandstoffen, zoals het Noorse staatsinvesteringsfonds recent aankondigde. Door deze "**divestment**" geeft de overheid een duidelijk signaal dat de toekomst aan hernieuwbare alternatieven is.

# Groene taxshift met bijdrage grote vervuilers

## Dubbel dividend

We verschuiven niet enkel de overheidsuitgaven en -participaties van 'grijs' naar 'groen'. De lasten verschuiven we in de omgekeerde richting. In landen als Nederland en Denemarken bestaat 9% van de belastingmix uit **milieufiscaliteit**. Ons land hangt in de staart van de OESO-rangschikking met ongeveer 5% van de totale overheidsinkomsten. Deze belastingen hebben geen budgettair doel, maar een sturend doel: ze verhogen door gedragsveranderingen het algemeen welzijn.

Omdat de inkomsten kunnen gebruikt worden om de klimaattransitie te versnellen en zo de energiefactuur versneld omlaag te helpen, spreken economen van een "**dubbel dividend**". Een andere manier om een dubbel dividend te genereren, is door verstoringe belastingen te verlagen. Een gerichte lastenverlaging op arbeid kan de koopkracht en de jobcreatie laten toenemen.

## Bijdrage grote vervuilers

De doorrekening van het Nederlands klimaatakkoord toont het aan: een bijdrage van de grote vervuilers, van bedrijven, is billijk en noodzakelijk voor een efficiënt en sociaal rechtvaardig klimaatbeleid.

Een eerste logische stap is het wegwerken van de tekortkomingen van het Europese emissiehandelssysteem (zie eerder). Bij de geplande hervorming van het ETS-systeem in 2023 maken we komaf met de **gratis emissierechtensysteem voor de energie-intensieve industrie**. Deze middelen investeren we in een innovatiefonds voor de industrie zodat we bedrijven actief aanzetten tot investeringen in alternatieve koolstofarme productieprocessen. Dit is een investering in de toekomst van onze industrie van 400 miljoen euro per jaar.

Willen we onze industrie klaarmaken voor de toekomst en zorgen voor een eerlijke spreiding van de inspanningen, is er meer nodig. Groen wil dat België hierbij het voortouw neemt.

## Koolstofgrensheffing: win-win-win

Groen is daarom grote voorstander een **Europese koolstofgrensheffing**. We beschouwen het als **een prioriteit voor het Belgische en Europese industriebeleid** voor onze industrie. Het zorgt immers voor een eerlijke bijdrage voor het klimaatbeleid (win 1), stimuleert de industrie om klimaatvriendelijk te innoveren (win 2) en beschermt onze bedrijven en werknemers tegen oneerlijke concurrentie en dumping van vervuilende producten (win 3). België moet in de schoot van de Europese Unie een voortrekker worden van zo'n koolstofgrensheffing.

Onze bedrijven mogen immers niet kapot geconcurrereerd worden door bijvoorbeeld goedkoper en minder milieuvriendelijk geproduceerd staal uit China. Met een Europese koolstofgrensheffing rekenen we de klimaatkost door in de prijs van geïmporteerd staal. We focussen bij een invoering in de eerste plaats op de meest CO<sub>2</sub>-intensieve sectoren, zoals staal, cement en raffinaderijen.

## Nationale koolstofprijs

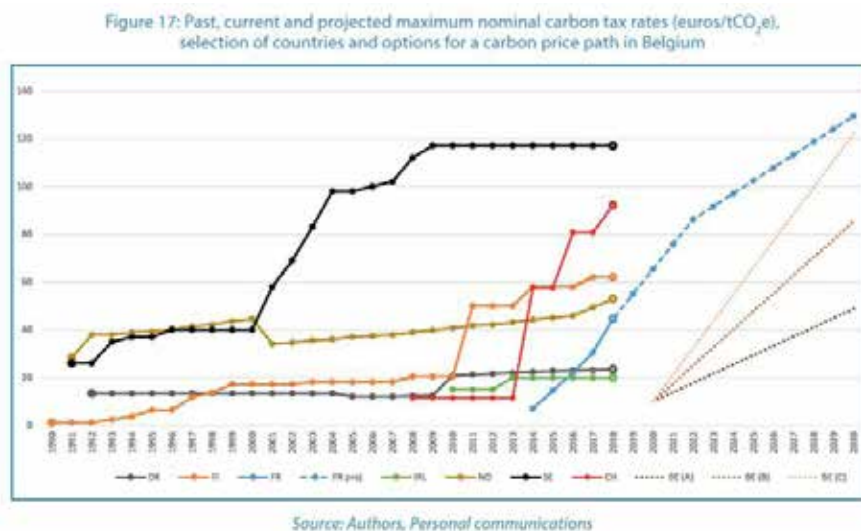
Prioriteit voor Groen is het aanpakken van de systeemfouten van het ETS-systeem. Nu Nederland heeft aangekondigd om daarnaast werk te willen maken van een nationale koolstofprijs voor bedrijven, mag België niet achterblijven. Het is immers een meerwaarde voor onze eigen industrie, zeker wanneer die heffing gecompenseerd wordt door maatregelen ter bevordering van innovatie van onze industrie en de opbrengst ook gebruikt wordt voor koopkrachtversterking, de vraagzijde van onze economie, ook belangrijk voor onze bedrijven.

Zeker wanneer een hervorming van het ETS-systeem uitblijft, is zo'n nationale koolstofprijs noodzakelijk voor een billijk klimaatbeleid. In dat geval opteren we best voor een gefaseerde invoering van een nationale koolstofprijs voor de ETS-industrie. Op die manier kan de markt zich soepel aanpassen en vermijden we ongewenste schokken.

De nationale koolstofprijs legt een minimumprijs vast. Bedrijven die emissierechten aankopen in het ETS-systeem, moeten enkel het verschil betalen tussen de ETS-prijs en de koolstofheffing. Als de prijs van emissierechten in het ETS-systeem hoger ligt dan de koolstofminimumprijs, dan moet het bedrijf geen bijkomende koolstofheffing betalen.

De toepassing van een koolstofheffing werd het voorbije jaar uitgewerkt door de FOD Volksgezondheid, in samenspraak met de middenveldorganisaties. De focus van deze heffing ligt op de sectoren buiten de ETS-industrie. Heel wat bedrijvigheid valt immers niet onder de ETS-regeling. De mogelijkheden van een CO<sub>2</sub>-prijs voor de niet-ETS-sectoren zijn dus al in kaart gebracht door het *Belgian National Debate on Carbon Pricing* in opdracht van de federale regering en Energieminister Marghem.

Figuur 4: Koolstofprijs internationaal vergeleken



## Voor industrie en koopkracht, niet de begroting

Een eerste inschatting leert ons dat een koolstofgrensheffing en een bijdrage van bedrijven (ETS en niet-ETS opgeteld) circa 1,4 miljard euro kan opbrengen. Deze opbrengsten dienen niet om de

staatsbegroting te doen kloppen, maar om de transformatie van onze industrie te bespoedigen en de koopkracht van onze burgers te versterken (o.a. door onnodige kosten uit de energiefactuur te halen). Het is een belangrijke component van onze taxshift, waarbij we de lasten de komende jaren grondig verschuiven van arbeid naar vervuiling en vermogen.

**Groen zal de CO2-bijdrage van bedrijven (ETS en niet-ETS) voorleggen aan het Planbureau als een beleidsprioriteit, zodat het verder kan berekend en geconcretiseerd worden.** Uiteraard willen we de modaliteiten ook afstemmen met de in Nederland aangekondigde CO2-heffing voor bedrijven. Nu dat voornemen door Nederland is geformuleerd, pleit Groen ervoor dat België en Nederland actief gaan samenwerken rond dit thema.

**In Nederland is een billijke CO2-heffing voor bedrijven er pas gekomen als noodzakelijke bijsturing van het klimaatplan. In België moet de bijdrage van de grote vervuilers meteen deel zijn van versie 1.** Wij beschouwen het, net als het Nederlands CPB, als een must voor een sociaal rechtvaardig klimaatbeleid.

Een effectieve beprijzing van de uitstoot van broeikasgassen is een cruciaal en efficiënt instrument om de uitstoot terug te dringen. Een vooraf vastgelegde prijsevolutie van een ton CO2-equivalent biedt bedrijven en gezinnen de nodige zekerheid voor hun (langetermijn)investeringen. Het draagt ook bij aan de kostenbeheersing van de energietransitie omdat het investeringen in innovatie en energie-efficiëntie nog rendabeler maakt. Het is bovendien sector- en technologie-neutraal, wat leidt tot meer efficiëntie. Inspanningen gebeuren waar de uitstoot het meest kan verlaagd worden tegen beperkte kosten. Bovendien helpt een correcte beprijzing om de lineaire economie om te buigen tot een circulaire economie.

### **Ook verschuiving naar vermogen**

De fiscale voorstellen van Groen beperken zich niet tot een groene taxshift. We schuiven ook lasten van arbeid naar vermogen, we vereenvoudigen de fiscaliteit en drijven de strijd op tegen fiscale fraude. Op diverse domeinen voeren we ook besparingen door. Deze hervormingen kaderen binnen het ruimer programma van Groen, waarvan de prioriteiten worden doorgerekend door het Federaal Planbureau.

## Terugverdieneffecten

Een duurzame economische ontwikkeling kan perfect samengaan met een dalende uitstoot van broeikasgassen. Een welbewuste keuze voor duurzame groeipaden leidt ook tot nieuwe vormen van welvaart en jobs. Volgens een recente studie van Eurofound zijn de werkgelegenheidsbaten van klimaatbeleid voor België zelfs het grootst van alle EU-landen. Het Federaal Planbureau schat de extra tewerkstelling door het klimaatbeleid op 81.000 jobs tegen 2030. Zelfs in termen van het klassieke BBP leidt een doorgedreven klimaatbeleid tot een groei van 2,2%.

De terugverdieneffecten van klimaatbeleid dienen zich ook in andere vormen aan. Empirisch onderzoek toont aan dat de positieve effecten van betere luchtkwaliteit de volksgezondheid dermate ten goede komen dat dit zich vertaalt in een hogere arbeidsproductiviteit. Ondanks de sterke wetenschappelijke onderbouwing, wordt soms wantrouwig gekeken naar dergelijke terugverdieneffecten. Dit is onterecht want de omvang is immens. Climact verzamelde daarover een reeks cijfers van internationale instellingen. Volgens de OESO bedraagt de kostprijs van luchtvervuiling in België 4% van het bbp (dit komt neer op 18,6 miljard euro!). De kostprijs van files en verkeersongevallen zou goed zijn voor 3 à 4% van het BBP, slechte woonomstandigheden kosten 1 à 2%.

## Een klimaatwet voor een doortastend klimaatbeleid

Door een duidelijk en hoog ambitieniveau voorop te stellen kan België versneld de omslag naar een koolstofarme economie en een hernieuwbaar energiesysteem inzetten. Zo zorgen we voor een voorspelbaar, afrekenbaar en minder vrijblijvend beleid van de verschillende gewestregeringen en de federale staat.

- Groen kiest voor een bindende en geïntegreerde klimaatwet en klimaatdecreten, met tussen-tijdse doelstellingen en bijhorende klimaatbegrotingen. Dit pakket moet ervoor zorgen dat de koers richting 0 uitstoot van broeikasgassen voor investeerders en burgers helder is. Zo'n klimaatwet/klimaatdecreet verankert de manier waarop België en haar gewesten invulling geven aan deze verplichtingen voor het deel 'mitigatie' van de klimaatdoelstellingen.
- In een klimaatwet/decreet zetten we een traject uit om de interne broeikasgasuitstoot tegen 2050 te verminderen met ten minste 95% ten opzichte van 1990. De resterende uitstoot wordt afgevangen of gecompenseerd.
- Concreet betekent dit dat we de lat voor 2030 op een interne emissiereductie van minimum 55% ten opzichte van 1990 leggen.
- Het aandeel hernieuwbare energie neemt tegen 2050 toe tot 100%.

Hiermee gaan we bewust verder dan de Europese doelstelling van 40% minder CO<sub>2</sub> uitstoot in 2030. Het syntheserapport van de UNFCC (United Nations Framework Convention on Climate Change) laat immers zien dat de intenties voor een wereldwijde reductie onvoldoende zijn om de doelstellingen van de Overeenkomst van Parijs te behalen.

Deze klimaatwet vertaalt zich in een vijfjaarlijks klimaatplan (één per beleidscyclus) en een jaarlijkse klimaatbegroting met bijbehorende verantwoording aan het parlement via een klimaatjaarverslag. We installeren een onafhankelijke klimaatraad die op regelmatige basis rapporteert of het klimaatplan wordt omgezet in effectief beleid dat toelaat om de doelstellingen te behalen.

Met een klimaatwet volgen we het voorbeeld van het Verenigd Koninkrijk, Mexico, Denemarken, Finland, Frankrijk, Noorwegen en nu ook Nederland.

Een klimaatbegroting stelt een limiet aan de uitstoot in elke sector door aan de verschillende sectoren vijfjaarlijkse 'koolstofbudgetten' toe te kennen. De federale koolstofbegroting wordt in samenwerking met de gewesten opgesteld, de Nationale Klimaatcommissie neemt hiervoor de centrale rol op. De koolstofbudgetten bepalen de maximale hoeveelheden broeikasgassen voor de komende vijf jaar en zijn vastgelegd op basis van de lange termijn doelstelling om te komen tot 95% minder broeikasgassen tegen 2050. De vijfjaarlijkse klimaatplannen maken het beleid voorspelbaar voor alle spelers in de samenleving die deel uit maken van de transitie naar een koolstofarme samenleving. Want dat is nodig: lokale overheden, bedrijven en huishoudens moeten gezamenlijk en met meer zekerheid durven investeren in de toekomst.

We kiezen voluit voor een breed gedragen klimaatbeleid. Naar Nederlands model stellen we klimaat- tafels samen: overlegplatformen met alle betrokken sectoren. Zo halen we de kennis waar die zit en betrekken we de hele samenleving bij het klimaatplan.

## Zes routepaden voor ons paKt 2030

### Routepad 1: Meer natuur, minder beton

De echte sleutel voor ons klimaatbeleid zit in onze ruimtelijke ordening. Een betonstop brengt op. Veel gemeenten staan klaar om op plaatsen waar woonuitbreidingsgebieden liggen, te gaan voor nieuwe groene bestemmingen en ontwikkelingen. Maar om dit mogelijk te maken zijn er ook voldoende middelen nodig. Groen wil hiervoor een Ruimtefonds oprichten. We sluiten de achterpoortjes in de regelgeving die de sluipende verharding van Vlaanderen in de hand werken. Kernversterking maakt onze kernen aangenaam en verhoogt de levenskwaliteit.

In de strijd tegen de klimaatverandering beschermen we onze regio tegen de gevolgen die nu al voelbaar zijn. We kiezen voor natuurgerichte oplossingen. Door te investeren in natuurlijke overstroomingsgebieden stroomopwaarts houden we onze huizen en bedrijven droog. We geven ruimte aan robuuste duingordels en leggen natuurlijke zee-strand-duin-polder-overgangen aan. We ontharden en voorzien grote en kleine oppervlaktes natuur en water in en rond steden en gemeenten om zo de temperatuur gevoelig naar beneden te brengen en oververhitting tegen te gaan. Stuk voor stuk maatregelen waarmee we onze infrastructuur, samenleving en de meest kwetsbare inwoners beschermen, maar die tegelijkertijd bijdragen aan een aangename, leefbare, gezonde en veilige regio.

## Groen zet in op drie maatregelen om onze regio klimaatrobuust te maken

### 1. Betonstop en kernverdichting

Vandaag verdwijnt elke dag 7,3 ha open ruimte onder beton. Dat verhoogt onze uitstoot en maakt onze ruimte minder robuust om klimaatverandering op te vangen. **We werpen een dam op tegen het opsouperen van open ruimte.** Het overaanbod van gronden in (woon)uitbreidingsgebied zetten we om in open ruimte. Tegen 2025 beschermen we minstens de helft van de onbebouwde gronden binnen woon(uitbreidings)gebied tegen verdere betonnering. In 2020 hebben we dit al afgerond voor overstromingsgebieden, slecht gelegen woonuitbreidingsgebieden en zonevreemde ecologisch waardevolle bossen.

Wie zijn voordeel doet aan een bestemmingswijziging, betaalt hier een correcte belasting op (planbaten). Als je grond aan financiële waarde verliest, krijg je een eerlijke compensatie (planschade). Grondspeculatie belonen we niet.

In 2035 zal er voor elke vierkante meter verharding die er bijkomt elders één verdwijnen. Vanaf 2040 zorgen we ervoor dat elke dag 2ha beton verdwijnt ten voordele van open ruimte. Eigenaars die zelf werk maken van ontharding en sloop, belonen we. Overheden spelen een voorbeeldrol door pilootprojecten op te zetten. Voor het patrimonium in handen van overheden geldt een onthardingsdoelstelling van minimum 5% per jaar.

**Vlaanderen legt een Ruimtefonds aan.** Vanuit dit Ruimtefonds spenderen we jaarlijks 500 miljoen euro voor het herbestemmen van gronden met een harde bestemming naar open ruimte.

**De terugverdieneffecten van een betonstop zijn groot.** Door de betonstop sneller te realiseren, sparen we een hoop maatschappelijke kosten uit (aanleg wegenis, riolering, leidingen, files, overstromingen, enz.). Het huidige ruimtelijke (non-)beleid verderzetten, zal de maatschappij tegen 2040 33,2 miljard euro kosten. Als we echter onze kernen versterken en open ruimte teruggeven winnen we jaarlijks 2,8 miljard euro aan baten alleen al voor infrastructuur (384 miljoen), mobiliteit (2 miljard) en ecosysteemdiensten (411 miljoen) tegen 2050. Hoe verder in de tijd, hoe hoger de baten oplopen. Voor een scenario waarbij we open ruimte terugwinnen, lopen de baten op tot € 25,6 miljard euro in 2050. De baten lopen heel wat verder op als ook de periode na 2050 mee in rekening wordt gebracht. Als we veronderstellen dat effecten zich voortzetten tot 2100 en dit mee in rekening brengen, verdrievoudigt de totale netto contante waarde.

Op locaties geschikt voor verdichting voeren we een bovenlokaal aanbodbeleid voor nieuwe huur- en koopwoningen. Steden en gemeenten die gronden bezitten of in staat zijn deze te verwerven, zetten deze in om betaalbaar wonen te realiseren. Zo komen er woningen voor gezinnen met twee of meer kinderen en alleenstaanden uit een lagere middengroep die het momenteel moeilijk hebben om een geschikt en betaalbaar aanbod te vinden.

**Sociaal:** iedereen wint bij een betonstop. De maatschappelijke en de individuele kosten van verspreide bebouwing lopen hoog op. De betonstop vergt een investering op korte termijn die zich

vertaalt in grote baten op lange termijn.

#### **Financiering:**

- We bevriezen 30.000 ha bedreigde open ruimte onmiddelijk.
- We voorzien 500 miljoen euro per jaar uit een Ruimtefonds om planschadevergoedingen te betalen.
- Vier bronnen voor dat Ruimtefonds zijn:
  - Planbaten
  - Gereserveerd deel van de klimaatmiddelen (Vlaams Klimaatfonds)
  - Lening bij de nationale ontwikkelingsbank
  - Dynamisch schuldbeheer door tijdelijke inzet van activa/reserves van Vlaamse overheidsinstellingen in kader van het Ruimtefonds.).

## 2. Grote overstromingsgebieden en herstel riviervalleien

Door overstromingsgebieden aan te leggen en riviervalleien te herstellen, beschermen we steden en gemeenten voor wateroverlast en creëren we tegelijkertijd nieuwe moerasnatuur.

We geven prioriteit aan volgende maatregelen.

- We trekken het investeringsbudget terug op voor de realisatie van ons **grootste Vlaamse klimaatproject het Sigmoplan** en voorzien hiervoor 20 miljoen euro extra per jaar. Zo geven we de Schelde en haar zijrivieren extra ruimte zodat overstromingen vermeden worden. De financiering van deze maatregel voorzien we uit de budgetpost van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken en is dus budgetneutraal.
- **We herstellen 8.000 ha moerassen, natte bossen en graslanden.** Moerassen, slikken en schorren, (broek)bossen en natte graslanden, zijn echte schokdempers. Ze vangen water op en houden het water vast. In natte periodes verlaagt dit de pieken op grachten en rivieren en beschermen deze gebieden tegen extreme weersomstandigheden. De financiering voor deze maatregel voorzien we in het Plattelandsontwikkelingsbeleid. We voorzien 2 miljoen euro per jaar voor deze maatregel.
- We maken eindelijk werk van de **uitvoering van het rivierherstel Leie**. Rivierherstel Leie is onderdeel van het Seine-Scheldeproject. Waarbij 500 ha natte natuur in de vallei wordt hersteld. Dit project financieren we met middelen van het Departement Mobiliteit en Openbare werken, aangevuld met Europese cofinanciering binnen het project Seine-Schelde. Voor de uitvoering van dit project voorzien we 5 miljoen euro per jaar gedurende 10 jaar.
- We stimuleren de **ontwikkeling van natuur in beekvalleien**. Op veel plaatsen zijn de afgelopen



decennia natuurrezervaten opgericht in en rond beekvalleien. Die evolutie verdient extra stimulansen, zowel vanuit het water- als het natuurbeleid. Zo investeren we in een groot aaneengesloten gebied van broekbossen in het Grote Netewoud en maken we verder werk van het herstel van de Grote Gete vallei, waar het landschap dooraderd wordt door bossen, graslanden en poelen. Voor deze maatregel voorzien we 3 miljoen extra budget.

**Sociaal:** Natte natuur is de beste en goedkoopste bescherming tegen overstromingen – vandaag zijn het dikwijls de sociaal zwakste groepen die geplaagd zitten met kelders die steeds weer onderlopen.

**Financiering:** Voor deze set aan maatregelen voorzien we 30 miljoen euro per jaar extra investeringsbudget. Een deel kan gefinancierd worden door Europese co-financiering.

### 3. 10.000 ha nieuw bos tegen 2030

Vlaanderen is de meest bosarme regio van heel Europa, en we blijven maar kappen. Dat moet anders. De bestaande bossen moeten worden beschermd en er moet bos bijkomen. Met ons bosplan krijgt elke Vlaming een bos op vijf kilometer van zijn deur.

We planten **elk jaar 2,5 miljoen bomen**. In 2030 creëren we zo 10.000 ha nieuw bos. Op termijn krijgt ook elk stedelijk of kleinstedelijk gebied een stadsbos. Zo heeft elke inwoner een bos op maximum vijf kilometer afstand van zijn of haar woonplaats, beschermen we stedelingen tegen de gevolgen van het hitte-eilandeffect en heeft elke stad een groene long. Dat is belangrijk, want mensen die in een groene omgeving wonen, zijn gezonder en gelukkiger. Een stadsbos kan mensen opnieuw naar de stad lokken.

Deze forse bosuitbreiding kost 40 miljoen euro per jaar, met een meerkost van zo'n 25 miljoen euro op de huidige begroting. De extra middelen komen niet alleen van de budgetpost 'natuur'. Een bos betekent een meerwaarde voor de stadsontwikkeling, de recreatie, de gezondheid, het klimaat en het erfgoed. Die departementen kunnen mee betalen. We richten daarvoor het Bosuitbreidingsfonds op.

**Sociaal:** Bossen nemen CO<sub>2</sub> op en beschermen ons tegen de klimaatverandering. Bossen zorgen voor recreatie en zijn goed voor onze gezondheid. Boseigenaars die niet meer mogen ontbossen, krijgen een billijke vergoeding.

**Financiering:** Voor deze forse bosuitbreiding is een extra investeringsbudget van 25 miljoen euro per jaar nodig. 15 miljoen euro halen we uit de budgetposten van andere departementen.

## Routepad 2: Naar 100% schone energie

Ons energiesysteem zal in de komende 10 jaar een enorme transitie doormaken. Energie-efficiëntie en hernieuwbare energie zijn de twee steunpilaren voor een schone, betaalbare en zekere energievoorziening. Door te investeren in energiezuinige gebouwen, duurzame mobiliteit, efficiënte en circulaire productieprocessen kunnen we het gebruik van fossiele brandstoffen en dus ook de uitstoot van broeikasgassen sterk verminderen. Dit wordt verder uitgewerkt in de volgende routepaden.

Het gebruik van restwarmte, elektriciteit en waterstof zullen een belangrijke rol spelen om de energie die nog nodig is voor warmte en transport te vergroenen. We focussen daarom op de uitrol van een groen warmteplan en het hernieuwbaar maken van onze elektriciteitsproductie, met en voor de burgers.

Het morrelen aan de kalender van de kernuitstap zorgde de laatste jaren voor een gedeeltelijke verlamming van de energiemarkt. Maar gelukkig ging de technologische ontwikkeling van hernieuwbare energie zo snel dat een snelle uitrol nu absoluut mogelijk en betaalbaar is.

Kernenergie kunnen we tegen 2025 volledig vervangen door hernieuwbare energie. Flexibele aardgascentrales blijven nog nodig in een overgangsperiode naar 100% hernieuwbare energie. We beperken echter de capaciteit aan gascentrales en hun draaiuren tot het minimum door maximaal in te zetten op de alternatieven. Een sterke vermindering van de totale energievraag, een snelle door-groei van hernieuwbare energie, flexibilisering van het energiesysteem en Europese samenwerking vormen de essentiële puzzelstukken voor een succesvolle omwenteling naar 100% hernieuwbare energie tegen 2050.

Een flexibel energiesysteem betekent sterk inzetten op vraagsturing, slimme netten, energie-opslag (ook via waterstof, power-to-x en elektrische wagens) en interconnectie met onze buurlanden. Integratie van het warmte-, transport- en elektriciteitssysteem maakt het systeem kostenefficiënt. Zo zullen elektrische wagens bijvoorbeeld een belangrijke rol kunnen spelen om vraag en aanbod op elkaar af te stemmen. De CO<sub>2</sub>-uitstoot van de elektriciteitsproductie in België kunnen we zo laten dalen tot 11,4 Mt CO<sub>2</sub> tegen 2030.

We hebben een krachtig Belgisch industrieel potentieel om hernieuwbare energie, slimme netten en energie-efficiëntie maatregelen uit te rollen. Hierop inzetten betekent dat we een pak nieuwe jobs creëren, onze eigen lokale economie versterken en minder energie moeten importeren uit risicolanden. Kosten en baten verdelen we eerlijk. Iedereen moet toegang krijgen tot hernieuwbare energie, een energiezuinige woningen en de energiefactuur moet voor iedereen betaalbaar blijven.

## Kernenergie in het energie- en klimaatdebat

In 2016 bedroeg de uitstoot van de Belgische elektriciteit- en warmteproductie 12 % van de nationale broeikasgasemissies. We verbruiken in België ongeveer 83 TWh elektriciteit op jaarbasis. Dat is ongeveer 19% van het totale energiegebruik. Als de kerncentrales op volle kracht draaien, dan leveren ze ongeveer de helft van onze elektriciteit. De rest van onze elektriciteit wordt geproduceerd door aardgascentrales, hernieuwbare energie en een deel importeren we vanuit onze buurlanden.

In 2018 lagen de kerncentrales de helft van de tijd stil en leverden ze slechts 27,3 TWh of 33% van onze elektriciteit. In 2015 was dat zelfs nog minder. Hernieuwbare energie leverde vorig jaar 15,1 TWh of 18% van onze elektriciteitsvraag. Gascentrales en import zorgden voor de rest. Aangezien elektriciteit slechts 19% bedraagt van de totale energievraag, **leverde kernenergie in 2018 dus slechts 6% van de Belgische energievraag**. Er gaat 60% van ons energiegebruik naar warmte (voor industriële processen en gebouwenverwarming) en 20% naar transport (vooral benzine en diesel). Daarvoor wordt geen kernenergie gebruikt. Kernenergie staat dus veel minder centraal in onze energievoorziening dan men soms laat uitschijnen en is bovendien steeds minder betrouwbaar. Een sterke vermindering en vergroening van de globale energievraag, vooral voor gebouwen, industrie en transport is de echte uitdaging voor een succesvol klimaatbeleid. Bovendien kunnen we met ons plan ook de uitstoot van de elektriciteitsproductie nog verder verminderen tegen 2030.

## Groen zet in op drie maatregelen voor een transitie naar meer hernieuwbare energie

### 1. Een plan voor groene (hernieuwbare) warmte

Tegen 2024 heeft elke gemeente een **lokaal warmtezoneringsplan**. Deze geven wijk per wijk aan welke duurzame warmteoplossingen het meest aangewezen zijn, rekening houdende met de beschikbare warmtebronnen en restwarmte. De zoneringsplannen geven aan waar een collectieve aanpak met een warmtenet mogelijk is en waar er bijvoorbeeld warmtepompen of groene warmte-installaties op wijkniveau meer aangewezen zijn. Een doorgedreven isolatie van woningen blijft natuurlijk de eerste oplossing (zie routepad 3). Net als de plaatsing van zonnecollectoren voor warm sanitair water in huis.

Zonnecollectoren (die zorgen voor warm water in huis) en warmtepompen moeten voor iedereen betaalbaar worden. Burgers kunnen ook participeren in groene warmteprojecten in hun straat of wijk.

De opmaak van lokale warmtezoneringsplannen was één van dé sleutelmaatregelen voor de uitbouw van warmtenetten in Denemarken sinds 1979. Burgers kunnen ook participeren in de warmtenetten. Het participatief warmtenet van Eeklo is hier een mooi voorbeeld van.

**Sociaal:** Groene warmte moet voor iedereen toegankelijk worden: of het nu gaat om de aansluiting op warmtenetten, om warmtepompen, zonnecollectoren of groene warmte-opwekking op wijkniveau. Zo kan de energiefactuur voor iedereen omlaag.

**Financiering:** Voor de warmtenetten voorzien we op kruissnelheid een investeringskost van 150

miljoen € op jaarbasis. Deze extra middelen halen we onder meer uit inkomsten uit de veiling van emissierechten en uit de koolstofheffing.

## 2. Hernieuwbare energie vervangt kernenergie

De kerncentrales gaan ten laatste in 2025 definitief dicht. Windmolens op land en zee, zonnepanelen en kleinschalige duurzame biomassa- en biogascentrales en waterkrachtcentrales leveren in 2025 voldoende hernieuwbare energie om aan de helft van onze elektriciteitsvraag te voldoen. Voldoende dus om alle kernenergie te vervangen.

**Een versnelde ontwikkeling van windenergie op zee zorgt voor bijna 20% van ons elektriciteitsgebruik tegen 2023** (een capaciteit van 4,3 GW windmolens op zee). We doen dit via een kostenefficiënte aanbesteding zoals in Nederland. De ondersteuningskosten kunnen daardoor beperkt blijven. De nodige elektriciteitsnetten om de elektriciteit op land te brengen moeten door Elia op tijd worden voorzien. We voorzien hierbij voldoende participatie van burgers. De mensen mogen mee verdienen aan de windkracht op onze Noordzee. De ontwikkeling van wind op zee kan **tegen 2030 zorgen voor 15.000 jobs**.

Met een ambitieus groeipad voor zon en wind op land realiseren we **een verdrievoudiging van de elektriciteit geproduceerd uit zon en wind op land** tegen 2025. Het spreekt voor zich dat dit enkel mogelijk is indien zonnepanelen rendabel blijven, ook na de invoering van de digitale meter. Met een rollend zonnefonds maken we **zonnepanelen voor iedereen toegankelijk**. De lokale energiehuizen doen op basis van een zonnekaart een gericht aanbod “zon aan huis” aan wie een woning heeft met een potentieel geschikt dak. Door de schaal en de kennis kunnen kwaliteitsvolle en kostenefficiënte zonnepanelen worden aangeboden. De financiering gebeurt door een rollend overheidsfonds. De terugbetaling ervan verloopt via de elektriciteitsfactuur op basis van de uitgespaarde elektriciteit. Na een 8-tal jaar zijn de zonnepanelen van jou en kan je volop genieten van de verdere zonnewinsten. Wie wil kan mee investeren in **collectieve systemen van productie van zonne-energie** op straat-, wijkniveau of projectniveau. Zo kan je investeren in zonnepanelen in grote gebouwen in de wijk, als het dak van je eigen woning minder geschikt is. Met een winddecreet zorgen we voor een goede ruimtelijke inplanting van windmolens en participatie hierin van de burgers.

**Sociaal:** We bieden alle Vlaamse gezinnen de mogelijkheid om te investeren in zonne-energie in hun buurt. Dat hoeft niet op het eigen dak, het kan ook op gebouwen in de buurt. Dus niet langer ieder voor zich, of “ik betaal voor de zonnepanelen van mijn buurman”. De overheid zorgt ervoor dat zonnepanelen op grote schaal mogelijk wordt. Ook in windprojecten kunnen burgers maximaal participeren en kunnen zo mee genieten van de baten.

### Financiering

- Zonnefonds: we voorzien een rollend overheidsfonds voor de investering. De terugbetaling ervan verloopt via de elektriciteitsfactuur op basis van de uitgespaarde elektriciteit. Dit betreft een derdebetalerssysteem vanuit de overheid dat kan ondergebracht worden onder PMV of de nationale ontwikkelingsbank.

- Voor de verdere extra ontwikkeling van offshore windenergie voorzien we een budget via de algemene middelen (in plaats van doorrekening in de factuur) die we financieren met een deel van de nucleaire bijdrage. Volgens het Planbureau zou dit op jaarbasis 73,5 miljoen euro bedragen (gedurende 15 jaar), maar dit zal wellicht een stuk lager liggen en na 2025 verder dalen.
- De ondersteuning van wind op land en zonne-energie is ondertussen zo laag dat dit kan doorgerekend worden in de factuur via de bijdrage groene stroom
- Daarnaast investeren we in de flexibilisering van het energiesysteem: vraagsturing, energie-opslag, slimme netten, interconnectie met het buitenland, power-to-gas en integratie van warmte/transport/elektriciteit. We voorzien 400 miljoen euro per jaar.
- We verschuiven de onderzoeksmiddelen die nu voorzien worden voor de ontwikkeling van of onderzoek naar een nieuwe generatie kernreactoren naar innovatie en ontwikkeling in kader van de energie-omwenteling.
- De ondersteuning van de reeds toegekende offshore windenergie halen we voor een deel uit de factuur en we voorzien hiervoor 500 miljoen euro op de middelenbegroting.

### 3. Groene energie van en voor burgers

Burgers **participeren** zoveel mogelijk mee in de ontwikkeling van energieprojecten en -netten, zodat ze ook kunnen delen in de winsten.

We **verhogen de nucleaire bijdrage** en zetten deze mee in voor de gedeeltelijke financiering van de kosten voor offshore windenergie. We **verschuiven de onderzoeksmiddelen** rond kernenergie naar innovatie op het vlak van hernieuwbare energie en de energietransitie.

We **verlichten de elektriciteitsfactuur** door er een reeks kosten uit te halen.

**Kosten** die nog doorgerekend worden **in de factuur**, zoals de kosten voor het gebruik van de elektriciteitsnetten en groene stroombijdragen, verdelen we eerlijk tussen de verschillende gebruikersgroepen. We verminderen de verregaande kortingen voor grote bedrijven en rekenen de kosten niet meer zo eenzijdig door aan gezinnen en kmo's.

Een **slimme tarifiering en optimale financiële ondersteuning** moeten zorgen voor de gewenste gedrags- en investeringsprikkel, die bijdragen tot een zuinig en flexibel energiegebruik. We voorzien voldoende ondersteuning en sociale correcties voor mensen die (potentieel) in energiearmoede leven. We harmoniseren de sociale energietarieven en -fondsen en breiden de doelgroep uit. Ook mensen die aangesloten zijn op een warmtenet krijgen hier toegang toe.

### Routepad 3: 3x sneller renoveren in een sociaal woonvernieuwingsprogramma

De verwarming van gebouwen is goed voor 31% van de CO<sub>2</sub>-uitstoot in België. Om die uitstoot

terug te dringen, maken we het woningenbestand in Vlaanderen tegen 2050 klimaatneutraal. Dan woont elke Vlaming in een woning met een A-label, een woning met een laag E-peil die weinig verbruikt en amper CO2 uitstoot.

Momenteel scoren alleen nieuwe woningen goed. Zij zijn aan wettelijke normen onderworpen. Moeilijker wordt het om de uitstoot van bestaande woningen terug te dringen. In Vlaanderen wachten maar liefst 2,65 miljoen woningen (op een totaal van 3,1 miljoen woningen) op een sanering.

In 1 woning op 3 zullen energetische ingrepen niet volstaan. Die woningen vergen een meer diepgaande renovatie die ook de veiligheid, stabiliteit en algemene kwaliteit verbetert. Daarom heeft Vlaanderen niet alleen nood aan een renovatieprogramma, maar ook aan een sociaal woonvernieuwingsprogramma. Gezien de demografische groei én gezien het verouderd karakter van ons woonpatrimonium heeft Vlaanderen ook nieuwe woningen nodig. Veel van die verouderde panden zijn huurpanden: het gaat om 350.000 slechte tot heel slechte huurwoningen, waarin doorgaans de sociaal-economisch zwakkeren wonen. Het zal niet altijd lukken die te renoveren, beter kunnen we ze vervangen. In een eerste fase ondersteunen we sociale ontwikkelaars om tegen 2030 60.000 goed gelegen en energiezuinige private huurwoningen op te leveren.

De Vlaamse overheid heeft wettelijk een voorbeeldfunctie voor de renovatie van overheidsgebouwen. Het Rekenhof publiceerde een vernietigend rapport over het beleid van de Vlaamse regering. "Een inspanning vergelijkbaar met de plaatsing van 10 cm bijkomende dakisolatie in ongeveer 30 gebouwen bleek al ruim voldoende om de Europese norm te halen." Groen keert het tij. Tegen 2030 is 1 overheidsgebouw op de 3 in Vlaanderen klimaatneutraal.

## Het sociaal woonvernieuwingsprogramma van Groen zet in op drie prioritaire maatregelen

### 1. Renovatieritme maal 3

Ondanks de hoge nood aan renovatie was het renovatieritme nooit eerder zo laag. We renoveren jaarlijks minder dan 1% van ons totaal woningenbestand. Dat ritme moet verdrievoudigen. Vanaf 2020 rolt Groen een sociaal woonvernieuwingsprogramma uit. Zo renoveren of vervangen we 500.000 woningen tegen 2024. Vanaf 2024 komt het ritme op kruissnelheid en halen we de verdrievoudiging.

#### **We geven laagdrempelige en betrouwbare informatie voor alle eigenaars**

- Een digitale woningpas voor elke woning. Dat is een digitaal dossier per woning met daarin alle attesten, vergunde werken, woningkwaliteit eigen aan de woning. Deze pas biedt de (nieuwe) eigenaar een betrouwbaar en actueel *snap shot* van de woning.
- Een EPC+ attest, waar een eigenaar wat aan heeft. Een EPC+ geeft helder aan wat de huidige energetisch en kwalitatieve staat van de woning is en hoe die woning aan het gegeerde A-label kan geraken. EPC+ bevat ook een kostenraming, advies en een inschatting van de terugverdie-effecten in de vorm van uitgespaarde energiekosten.

- Een heldere energieladder labelt de woning van A tot F en geeft in een oogopslag aan hoe ver de woning verwijderd is van het einddoel.

*De 2 eerste voorstellen deed Groen al in 2014. Ze werden opgenomen in het Renovatiepact. Wel is getalmd met de volledige uitrol ervan. Om de renovatie op kruissnelheid te brengen, is een snelle doorstart primordiaal.*

### **We voorzien een renovatieportefeuille met financiële ondersteuning en renovatiebegeleiding (ontzorging) voor alle eigenaars**

- Een renovatieportefeuille voor elke burger. De renovatieportefeuille bevat leningen en premies die de burger in verschillende stappen en op verschillende momenten kan opnemen. De inhoud van het renovatieportefeuille is variabel, want het is gebaseerd op de situatie van elke woning, dus op de informatie uit het EPC+ en de woningpas.
- De renovatieportefeuille geeft elke burger toegang tot begeleiding en informatie. Tegen betaling kan elke burger beroep doen op renovatiecoaches die de renovatie begeleiden. Deze coaches worden aangevuld met pro-actieve lokale ambtenaren en eengemaakte woon-, water-, en energieloketten in gemeenten. Kleinere gemeenten werken hiervoor bovenlokaal samen. Belangrijk is een pro-actieve houding van lokale netwerken. Burgers actief aanspreken kan veel verschil maken.

## 2. Extra ondersteuning voor huurwoningen en lage inkomens

**Renovatiesteun voor eigenaars-verhuurders:** Voortaan krijgen eigenaars-verhuurders toegang tot renovatiesteun. Zo renoveren we tegen 2024 1 op 5 huurwoningen (120.000 huurwoningen). Met een prijzenbeleid voorkomen we dat de huurprijs ongebreideld zou stijgen. We voorzien een overgangsperiode van 4 jaar. Hardleerse verhuurders die ondanks dit programma een slecht, energiever-slindend pand blijven verhuren, moeten vanaf 2024 de huurprijs laten zakken. We willen niet dat de huurder nog langer de dupe blijft van de slechte woonkwaliteit.

**Subsidieretentie voor eigenaars zonder middelen:** Eigenaars-bewoners die geen middelen hebben om zelf te investeren, helpen we met een systeem van voorfinanciering door de overheid. We kiezen voor het systeem van subsidieretentie. Dat is een systeem waarbij de overheid de renovatie integraal financiert. De bewoner moet niets terugbetalen, maar op het moment dat de woning van eigenaar verandert, vloeit deze subsidie terug naar de samenleving. Waar Groen mee bestuurt, doen we dit al, zoals bijvoorbeeld in Gent (Dampoort).

**Aanbodbeleid op de private huurmarkt:** Op de huurmarkt bevinden zich veel verouderde woningen die je niet kan renoveren tegen een redelijke kost. Dat vangen we op met een parallel aanbodbeleid. Tegen 2030 ondersteunen we sociale ontwikkelaars voor de bouw van 60.000 nieuwe, energiezuinige huurwoningen in goed gelegen kernen. Ook dat is sociaal klimaatbeleid: wie in kernen woont, heeft geen (eigen) wagen nodig en bevindt zich vlak bij betaalbaar openbaar vervoer, groen en voorzieningen.

Flankerende maatregel op de private huurmarkt: **Er komt een algemene huurtoelage voor de**

**sociale huurders op de private huurmarkt.** Dat is in eerste instantie goed voor de betaalbaarheid van een goede, goed gelegen private huurwoning. Zo kunnen voortaan ook huurders voldoende overhouden na het betalen van de huur én is hun recht op wonen verzekerd. Dat is ook goed voor het rendement van de verhuurder.

## **Sociaal**

- Eigenaars zonder middelen zullen ook hun huis kunnen renoveren. We laten niemand achter.
- We leggen sterk de nadruk op ONTZORGING : iedereen wordt door de overheid bij de hand genomen om tot de beste oplossing te komen voor zijn of haar woning – zo vermijden we ook dat kleine eigenaars op termijn opgezadeld zitten met een eigendom die langs alle kanten energie lekt en niets meer waard is
- Wie in een huurhuis woont, wint op vele fronten:
- de kwaliteit en dus ook de energiezuinigheid van private huurwoningen zullen toenemen en de energiefactuur van huurders zal afnemen.
- de betaalbaarheid van wonen van de 240.000 sociale huurders die door het tekort aan sociale woningen gedwongen privaat te huren, zal dankzij de huurtoelage van Groen significant toenemen.

## **Financiering**

- Jaarlijkse investering door de Vlaamse overheid, initieel 500 miljoen euro aan de totale renovatieportefeuille met premies en leningen, maar ook de kost van de begeleiding door renovatiecoaches en de uitrol van informatie-instrumenten zoals de woningpas.
- Hefboom effect maal 4 vanaf 2020, maal 6 vanaf 2024: met elke euro van de overheid, worden er 4 euro privé geïnvesteerd (6 vanaf 2024).
- Voor de financiering van de energierenovatie voorzien we middelen uit het Vlaams Klimaatfonds, het schrappen van niet gerichte bedrijfssubsidies en de groene taxshift. Dat vullen we aan door middelen te mobiliseren via de nationale ontwikkelingsbank.

## **3. Renovatie van sociale woningen**

40 % van het sociaal huisvestingspatrimonium is zeer energieverslindend. 1 sociale huurwoning op 4 voldoet niet aan de wettelijke minima voor energie, maar evenmin voor kwaliteit, veiligheid en stabiliteit. Vanaf 2020 renoveren we alle sociale woningen die daar nood aan hebben in Vlaanderen, zowel op vlak van energie als op vlak van kwaliteit. Tegen 2027 renoveren we zo al 100.000 woningen. Bij volgehouden inspanningen woont in 2035 elke sociale huurder in een energiezuinige woning.

**Sociaal:** vernieuwing van het totaal sociaal huurpatrimonium leidt tot een daling van de energietoelagemoede bij sociale huurders in België van 25,4 % naar 6,5 %.



**Financiering:** 200 miljoen euro per jaar van de overhead: we putten in eerste instantie uit het Vlaams Klimaatfonds.

## Routepad 4: Industriële transitie en circulaire economie

In 2016 pompte de Vlaamse industrie 27,9 miljoen ton CO<sub>2</sub>-equivalenten (Mt CO<sub>2</sub>-eq) in de lucht. Dat is 36% van de totale Vlaamse uitstoot (77,7 Mt CO<sub>2</sub>-eq). De grootste vervuilers en meest energie-intensieve sectoren zijn de raffinage-, chemie- en ijzer- en staalsector.

Tussen 2005 en 2014 daalden de emissies van de energie-intensieve industrie met 17,6% van 26,7 naar 22 Mt CO<sub>2</sub>-eq. De laatste jaren was er echter een lichte stijging van de uitstoot. Hoewel de CO<sub>2</sub>-efficiëntie wat is toegenomen (de toegevoegde waarde groeide sterker dan de uitstoot), is het duidelijk dat incrementele efficiëntieverbeteringen op het vlak van energiegebruik en uitstoot helemaal niet zullen volstaan om de klimaatdoelstellingen te realiseren. Er is in de komende decennia een grote industriële transformatie nodig. Nieuwe technologieën, producten, grondstoffen en productieprocessen zullen nodig zijn om onze industrie op een duurzame manier in Vlaanderen te verankeren. Via echte innovatiesprongen maken we onze industrie tegen 2050 klimaatneutraal. Dit vergt een duidelijk transitiekader, een belangrijk investeringsbudget en innovatiemiddelen. We stoppen met het subsidiëren van vervuiling en investeren in de omslag naar een schone maakindustrie

Groen wil van België ook een koploper maken in de circulaire economie. Producten en materialen gaan veel langer mee, via langere levensduur van producten, deelsystemen en productdientsystemen. Op die manier verminderen we drastisch de import van grondstoffen en energie.

### Groen zet in op drie maatregelen voor een industriële transitie en circulaire economie

#### 1. Green deal industrie voor klimaatneutrale transitie

Met een helder industrieel transitiekader leggen we de engagementen, doelstellingen en investeringsmiddelen voor de komende jaren vast. Subsidies voor vervuiling bouwen we af en steken we in een innovatiefonds. Hiermee worden enkel projecten gefinancierd die passen binnen het vooropgestelde transitiekader. Ook economische steunmaatregelen en innovatiemiddelen worden in die richting georiënteerd en Europese middelen zetten we hier maximaal voor in.

Dankzij innovatiedoorbraken en transformatieprojecten realiseren we echte innovatiesprongen en kunnen we onze industrie duurzaam in Vlaanderen verankeren. In de staalindustrie gaat het bijvoorbeeld over elektrolyse, het opvangen van koolstof om dit als grondstof te gebruiken voor de chemie (CCU) en het gebruik van waterstof. In de chemie zullen onder andere de omvorming tot een biogebaseerde chemie, industriële symbiose, circulaire processen en elektrificatie de uitdaging vormen. Niet alleen in de staal- en chemie-industrie, maar ook in andere sectoren, zoals voeding en papierindustrie kunnen we flinke sprongen maken. De energiebeleidsovereenkomsten maken we ambitieuzer en dwingender.

Bij de ontwikkeling van bedrijventerreinen clusteren we complementaire bedrijven om de industriële kringlopen maximaal te sluiten. Zo zorgen we voor een industriële symbiose. Van onze **havens maken we de motor voor een circulaire en koolstofarme economie**. We zetten er in op een groene maakindustrie, een groene chemiecluster, schone technologie en jobcreatie. We sluiten industriële kringlopen op een voldoende lage schaal, zodat we langeafstandstransport van grondstoffen of goederen verminderen. Afval en restwarmte van het ene bedrijf worden grondstof of energie voor een ander bedrijf.

#### **Concreet:**

- Transitiekader industrie en investeringsplan.
- Afbouwen van de subsidiëring van de energiekost (meer dan 350 miljoen euro) en van de CO<sub>2</sub>-uitstoot van de industrie.
- Lancering van innovatiefonds en sociaal transitiefonds voor rechtvaardige klimaatneutrale transitie van de industrie.
- In 2023 is een nieuwe hervorming van het Europees ETS-systeem gepland : de Groenen gaan dan voor een afschaffing van de gratis emissierechten voor grote vervuilende bedrijven en voor de invoering van een Europese CO<sub>2</sub>-grensheffing om tegelijk de concurrentiepositie van onze bedrijven te vrijwaren.
- Duurzame, circulaire en klimaatneutrale overheidsopdrachten tegen 2025.

**Sociaal:** We zetten samen met de sectorfondsen een sociaal transitiefonds op om te zorgen voor een rechtvaardige transitie, zodat werknemers mee de omslag kunnen maken. Dankzij een klimaatneutrale transitie verankeren we de industriële jobs in Vlaanderen.

#### **Financiering**

- We voorzien jaarlijks 400 miljoen euro extra overheidsmiddelen voor innovatie, onderzoek en ontwikkeling gericht op de klimaatuitdagingen.
- We schakelen maximaal publieke financieringsfondsen in, zowel op Vlaams (via het Vlaams Participatiefonds bijvoorbeeld), nationaal (via een nationale ontwikkelingsbank) als op Europees niveau (InvestEu, het ETS-Innovatiefonds, Connecting Europe Facility, Horizon Europe).
- De subsidies voor de subsidiëring van de energiekost (nu al meer dan 350 miljoen euro) en van de CO<sub>2</sub>-uitstoot bouwen we af.

## 2. België koploper in circulaire economie

Het klimaatprobleem is niet alleen een energieprobleem, het is ook een belangrijk materialenvraagstuk. Volgens OVAM kan ruim 2/3 van het bruto binnenlands energieverbruik in Vlaanderen in 2014 toegekend worden aan materiaalgerelateerde activiteiten. Hoe meer materialen we consumeren, hoe meer het klimaat zal opwarmen. Een **koolstofarme** economie is daarom ook een **materiaal-**

**arme** economie: een economie die het verbruik van primaire materialen tot een absoluut minimum herleidt.

We maken van de wegwerpeconomie een kringlooeconomie. Circulair ontwerp, materiaal-efficiënte productie, hergebruik, herstel en recyclage leiden zowel tot besparingen in materiaalverbruik als in broeikasgasemissies. We sluiten maximaal (lokale) kringlopen en producten en materialen laten we zo lang mogelijk mee gaan. We zetten in op circulaire productie- en consumptiemodellen, zoals gedeeld gebruik en product-dienstsysteem.

#### Concreet:

- We **verschuiven de lasten op arbeid naar grondstoffen, vervuiling, afval en energie**
- We **verlengen de wettelijke garantieperiode**, bijvoorbeeld van 2 naar 5 jaar, zodat die meer in lijn ligt met de normale levensduur van een product.
- Herstellen en hergebruik maken we gemakkelijk en betaalbaar door verplichte informatie over levensduur en herstelbaarheid op elk product, btw-verlaging op herstellingen, uitbreiding van het netwerk van herstellende en **repaircafés** en van de lokale **kringwinkels**.
- **Wegwerpproducten** worden tegen 2025 **vervangen door een herbruikbaar alternatief. Statiegeldsystemen** zorgen voor een betere inzameling van producten en minder zwerfvuil. Plastic zakjes verdwijnen.

#### Sociaal

- Een pak nieuwe jobs: volgens een studie van het Steunpunt Duurzaam Materialenbeheer zou Vlaanderen door een geleidelijke overschakeling naar een circulaire economie 27.000 nieuwe jobs kunnen creëren en 2,3 miljard euro extra toegevoegde waarde kunnen creëren. Volgens een studie van PwC zou de circulaire economie in België tot 83.500 extra banen kunnen opleveren tegen 2030. In de auto-, chemie- en voedingssector en de sector voor vervaardiging van machines, apparaten en werktuigen samen zouden er volgens PwC tegen 2030 netto 11.600 jobs bijkomen.
- Producten kunnen gemakkelijker en goedkoper hersteld of geüpdatet worden en onderdelen kunnen gemakkelijker gewisseld worden.

#### Financiering

- We voorzien **20 miljoen euro** op jaarbasis voor innovatieprojecten, een routemap en een kenniscentrum om van België een absolute koploper in de circulaire economie te maken.
- Volgens het rapport van RDC Environnement "Obsolescence Programmée. Politiques et mesures belges de protection du consommateur", 2017 zou een verlaging van de btw voor herstellingen op consumentenartikelen, computers en communicatieapparatuur van 21% naar 12% een minderinkomst voor de overheid van 35 miljoen euro betekenen. Een vermindering naar

6% zou bijgevolg een vermindering van **58 miljoen euro** betekenen. Dit creëert echter extra jobs in de circulaire economie en dus terugverdieneffecten voor de overheid (sociale bijdragen, belastingen, btw) en vermindert de uitgaven voor werkloosheidsuitkeringen.

### 3. Statiegeld

Plastic is overal. De combinatie van eigenschappen licht, goedkoop sterk en stevig maakt dat het een zeer populair materiaal is. De afgelopen jaren steeg het gebruik van plasticverpakkingen. Het gevolg is meer afval in de vuilzak, meer afval in het straatbeeld.

Groen verhoogt de recyclagedoelstelling voor plasticverpakkingen tot 80% en voor drankverpakkingen tot 95% tegen 2020. Deze doelstelling realiseren we door een combinatie van maatregelen:

- We voeren een statiegeldsysteem in op éénmalige drankverpakkingen zoals blik en plastic flesjes.
- We mijden plastics uit de restafvalzak door de plasticfracties die toegelaten worden in de PMD-zak uit te breiden naar alle plasticsoorten, we voorzien een overgangstermijn tot 2030 om te werken met een extra roze zak voor intercommunales die contracten hebben met verwerkingsinstallaties die hier vandaag niet technisch op voorzien zijn (op voorwaarde dat dit niet leidt tot een factuurstijging voor de gezinnen en er een minimale recyclagepercentage wordt gerealiseerd).
- We rekenen de kosten die gepaard gaan met het integrale afvalmanagement in de productprijs door heffingen op te leggen aan de producent.
- We werken een strategie uit voor herbruikbare producten.

Op die manier zorgen we voor een hoge retourneringsgraad en dus hoge zuiverheid van ingezamelde afvalfractie en hoogwaardige recyclage (van fles tot fles). En vermijden we zwerfvuil.

Tegelijkertijd verstrengen we de criteria en doelstellingen van de **uitgebreide producentenverantwoordelijkheid** om het gebruik van nieuwe plastics in het algemeen te verminderen en het recyclagepercentage van plastic verpakkingen te verhogen. We rekenen producenten niet enkel de kosten aan voor selectief ophalen, selecteren en verwerken, maar ook de kosten van niet-selectieve ophaling en verwerking van afval. De gevraagde vergoedingen worden gedifferentieerd op basis van milieuvriendelijkheid van producten en verpakkingen: de bijdrage verlaagt naarmate producten en/of verpakkingen beter demonteerbaar, herbruikbaar of recycleerbaar zijn en het verwerkingsproces milieuvriendelijker is. Zo ontstaat een belangrijke stimulans voor de producenten om de totale hoeveelheid afval te verlagen en het aandeel selectief afval te verhogen.

## Routepad 5: Lokale landbouw & gezonde voeding

Onze Belgische landbouw, en met name de Vlaamse landbouw, is sterk gefocust op de productie van vlees en zuivel voor de export: we produceren vijf maal meer dan we zelf kunnen opeten en zes maal meer dan wat aanbevolen hoeveelheid (volgens de hoge gezondheidsraad). Wereldwijd is de broeikasgasuitstoot van de vleesindustrie groter dan die van alle auto's, vliegtuigen, treinen en schepen bij elkaar. Ook hier in Vlaanderen is de veehouderij verantwoordelijk voor een belangrijk aandeel in de broeikasgasemissies.

Van kwaliteitsvol en voor iedereen betaalbaar voedsel maken we een prioriteit. We kiezen voor een voedselbeleid dat klimaatvriendelijker en gezonder is voor mens, dier en landschap. En een eerlijke en kostendekkende prijs biedt aan de producent. Groen wil ervoor zorgen dat boeren onafhankelijk kunnen blijven van grote bedrijven en kiest voor onafhankelijke, grondgebonden landbouw die lokale, duurzame en gezonde producten levert. Een drastische heroriëntatie van ons voedselbeleid moet zorgen voor een divers en economisch rendabel voedingssysteem dat geen ecologische en sociale roofbouw pleegt, boeren een eerlijk inkomen geeft en waar gezonde, duurzame en lekkere voeding de goedkoopste en gemakkelijkste keuze is.

Groen kiest expliciet voor een integraal landbouwbeleid. Voor ons is de duurzaamheid van een bedrijf niet te reduceren tot één enkele indicator, zoals broeikasgasemissies. We houden daarom ook rekening gehouden met de integratie van het bedrijf in zijn omgeving (lokale productie, grondgebonden bedrijven, extensieve bedrijfsvoering, bijkomende inspanningen voor natuur, milieu en landschap).

### Groen zet in op drie maatregelen om onze landbouw en ons voedselsysteem klimaatrobuust te maken

#### 1. Afbouw veestapel met oog voor boeren en minder vlees op het bord

We grijpen in op de **gigantische slacht- en exportmachine** die onze Vlaamse vleessector geworden is en voorzien een ruimhartige vergoeding voor veehouders die hun bedrijf stopzetten of kiezen voor een boerderij met minder dieren. Dit doen we via een reconversiefonds. Zo krijgen boeren aan de rand van het faillissement een uitweg en kunnen we de veestapel structureel afbouwen. We brengen de veestapel terug in evenwicht met de binnenlandse vraag en dit binnen de grenzen van de ecologische draagkracht. Als het van Groen afhangt daalt de veestapel tegen 2025 met 25%.

Minder vlees eten begint bij het stimuleren van alternatieven. We stimuleren de verkoop van **gezonde en diervriendelijke producten, o.m. door een kwaliteitslabel dat de consument info geeft over milieu, gezondheid en dierenwelzijn**. Door maximaal in te zetten op een voedingsbeleid dat gezonde en gevarieerde voeding promoot kan de trend naar een voedingsdieet met minder dierlijke eiwitten versneld worden. Binnen de eigen diensten kunnen overheden de campagne Donderdag Veggiedag promoten. Maar de overheid kan ook scholen, ziekenhuizen, andere instellingen en burgers stimuleren om actief deel te nemen aan de campagne Donderdag Veggiedag. Daarnaast moet er ook een structureel samenwerkingsverband komen tussen de overheidsgesubsidieerde marketingorganisa-

ties voor landbouw en visserij en de Hoge Gezondheidsraad zodanig dat de promotiecampagnes een meer evenwichtig en gevarieerd voedingspatroon aanbevelen.

**Sociaal:** we beschermen onafhankelijke landbouwers tegen de greep van de grote bedrijven (integratoren).

**Financiering:** Geen of beperkte budgettaire impact : bestaande middelen krijgen een meer ecologische bestemming.

In de afgelopen jaren werd net geen 30 miljoen euro per jaar aan zogenaamde crisismaatregelen uitgetrokken voor noodlijdende veehouders. Wij pleiten ervoor om deze middelen in te zetten voor die bedrijven die de steun het hardst nodig hebben in functie van stopzetting of omvorming van hun bedrijf. De resultaten van de eerste opkoopregeling tonen aan dat het huidige crisisbudget voldoende is om vergelijkbare resultaten te boeken.

Daarnaast voorzien we middelen om bedrijven in staat te stellen om het aantal dieren per bedrijf af te bouwen voor een diversificatiestrategie waar duurzaamheid en dierenwelzijn voorop staan. Dit doen we door bovenop de investeringssteun een omschakelingsvergoeding te voorzien, naar analogie van de maatregelen voor de ondersteuning van de biosector. De benodigde middelen voorzien we door een heroriëntering van de investeringssteun voor landbouwbedrijven in functie van **gedifferentieerde kwaliteit en duurzaamheid**.

Het grootste deel van de middelen dat nodig is om het vleesverbruik te verminderen is voor promotiecampagnes. Daarvoor voorzien we een **verschuiving van de middelen binnen het VLAM** (Vlaams Centrum voor Landbouw en Visserijmarketing). Daardoor is er geen bijkomende nood aan financiering.

## 2. Lokaal gekweekt, lokaal geconsumeerd

We steunen boeren in de **omvorming** van hun bedrijf naar een **grondgebonden, duurzame bedrijfsvoering**. Door een aangepast bodembeheer zorgen we ervoor dat landbouwbodems opnieuw een belangrijke koolstofopslagtank worden. Door te sparen op inzet van pesticiden, kunstmest en verplaatsingen, sparen we ook veel CO<sub>2</sub> uit. Zo kunnen boeren kiezen voor minder pesticiden en kunstmest, voor biologische teelt, voor minder dieren en meer dierenwelzijn, voor minder vleesproductie voor export en voor meer plantaardige producten voor de binnenlandse markt. Smaak, identiteit en duurzaamheid staan centraal.

Kiezen voor duurzame voeding is kiezen voor een nabij en zelfvoorzienend voedselsysteem: een “kortere” afstand tussen producent en afnemer/consument. Zo’n strategie verhoogt bovendien de autonomie van de producent. In het korte ketenverhaal bepaalt de producent zelf zijn prijs, zijn productiemethode en zijn aanbod. Het “lokale” karakter zorgt voor een grotere verbondenheid tussen producent en klant, waardoor ook snel kan ingespeeld worden op consumentenbehoeften. Vlaanderen, met haar centrale ligging in Europa en haar sterke graad van verstedelijking biedt daarvoor bijzondere kansen.

Dat vraagt om een drastisch redesign van ons voedselsysteem. Subsidies voor ondersteuning van

varkensvleesexport, de zoekkoeienpremie voor het fokken van kalveren voor vleesproductie, investeringssteun voor nieuwe megastallen en het verwerken van dierlijk afval doven uit. Pure productielandbouw blijft mogelijk, maar moet zonder steun kunnen bestaan.

De inkomenssteun voor landbouwers zetten we gedeeltelijk in voor het leveren van 'blauwgroene diensten'. Hagen en houtkanten, kruidenrijke linten en natuurlijke oevers brengen veerkracht in ons platteland. En zorgen ervoor dat extensief boeren op grasland terug aantrekkelijk wordt. De plattelandsontwikkelingssteun hervormen we naar een steunsysteem voor boeren die hun bedrijfsmodel echt willen omschakelen volgens het principe van publiek geld voor publieke diensten. We ondersteunen boeren om 1) hun bedrijfsvoering om te schakelen naar een grondgebonden en duurzame veeteelt via een reconversiefonds, 2) acties te nemen voor typische landbouwsoorten, indijken van overstromingen of aanleggen en onderhouden van verbindingen tussen natuurgebieden, 3) het natuurlijk immuunsysteem van hun gronden te versterken, dit is immers de beste verzekering tegen de gevolgen van de klimaatverandering, 4) we stimuleren duurzame landbouwtechnieken: niet-keurende bodembewerking, biologische landbouw, opwaardering van het gebruik van stalmest.

En zetten in op: 1) hoeveuwinkels, voedselteams, boerenmarkten, automaten, zelfpluktuinen of groenteabonnementen, 2) experimenteerruimte voor pioniers, zowel voor hoogintensieve landbouwsystemen als extensieve landbouwsystemen, 3) korte keten- en distributiehubs aan de rand van grootsteden en 4) afstemmen van beleid en wetgeving op innovatie en samenwerking en het wegwerken van belemmeringen

### **Sociaal**

- We bieden onafhankelijke landbouwers een toekomst in Vlaanderen door hen te ondersteunen om hun bedrijf klimaatbestendig te maken.
- Betaalbare gezonde voeding.

### **Financiering**

In kader van het Europees Gemeenschappelijk Landbouwbeleid vloeit er elk jaar zo'n 350 miljoen euro steun naar de Vlaamse landbouw. We heroriënteren ook deze middelen volgens het principe publiek geld voor publieke diensten.

## **3. Landbouwgrond voor landbouwers**

We roepen een halt toe aan het oneigenlijke gebruik van landbouwgrond. Als we meer kansen willen geven aan lokale voeding en boerenatuur dan moet er genoeg landbouwgrond zijn.

Elk jaar verdwijnt meer dan 2.000 ha landbouwgrond onder asfalt en beton. Vrijgekomen hoeses met aanpalende riante tuin zijn gegeerd bij gezinnen die willen genieten van de troeven van het platteland en hun nieuw verworven moestuin. De paardenhouderij bloeit en neemt ondertussen al 30% van alle weilanden in beslag. Als gevolg van die evoluties zijn de grondprijzen in tien jaar tijd bijna verdubbeld. De huidige regelgeving legt particulieren die landbouwgrond omzetten naar een hobbyweide of

paardenweide geen strobreed in de weg. 125.000 hectare van de voor landbouw voorziene 750.000 hectare is zo al verdwenen. Als gevolg vinden jonge en startende boeren, geen gronden.

We willen, via de ruimtelijke ordening en de pachtwetgeving paal en perk stellen aan de sluipende verpaarding en vertuining van het landbouwgebied.

**Sociaal:** Betaalbare landbouwgronden voor onafhankelijke landbouwers.

**Financiering:** Via de ruimtelijke ordening en de pachtwetgeving bouwen we remmen in voor de verdere verpaarding en vertuining. Dit kan in principe budgetneutraal. We spreken het ruimtefonds aan voor de ontwikkeling van een grondenbank voor strategische open ruimteprojecten.

## Routepad 6: Investeren in duurzame mobiliteit

De transportsector is de grootste uitstoter van alle sectoren en zit bovendien in stijgende lijn. Tussen 1990 en 2015 zijn de CO<sub>2</sub>-emissies van transport met 29% gestegen. De grootste uitstoot komt van het wegvervoer. De personenauto is goed voor 57 % van de emissies, gevolgd door de vrachtwagen (27 %), de bestelwagen (12 %) en de autobus en -car (3 %). Om een nul-uitstoot te bereiken tegen 2050 moet er een reductie komen van -2,9% jaarlijks tussen 2015 en 2050. Zonder gewijzigd beleid zal de uitstoot van broeikasgassen door transport nog groeien tegen 2040 (+3,1%).

Door onze mobiliteitsbeleid klimaatvriendelijker te maken, maken we het ook gezonder, socialer en veiliger. We maken mensen minder afhankelijk van de wagen. We vervangen de jaarlijkse verkeersbelasting en de belasting op inverkeerstelling door een slimme kilometerheffing. We stoppen met het subsidiëren van de files en creëren een mobiliteitsbudget dat iedere werknemer de vrijheid van verplaatsingskeuze geeft. Investerings in het mobiliteitsbeleid gaan primair naar die groepen die kampen met onvoldoende mobiliteit. Dat wil zeggen dat we investeren in openbaar vervoer, voetgangers- en fietsinfrastructuur in plaats van in auto-infrastructuur. We creëren een gelijk speelveld tussen de luchtvaart en lange afstandsverplaatsingen via trein en bus.

**Groen zet in op drie maatregelen om onze mobiliteit duurzaam te maken.**

### 1. Mobiliteitsbudget voor elke werknemer

**Subsidies voor wagens en brandstof horen niet thuis in een fileland.** Jaarlijks kost het systeem van salariswagens 3,75 miljard euro aan gedeerde overheidsinkomsten volgens de Europese Commissie en 1 miljard euro aan de maatschappij (onder de vorm van files en uitstoot) volgens het Planbureau. En de populariteit van salariswagens stijgt jaar na jaar. Een salariswagen legt jaarlijks gemiddeld dubbel zoveel kilometers af als een privéwagen. Het fiscaal voordeel zet huishoudens ertoe aan meer en zwaardere wagens aan te houden, en de auto intensiever te gebruiken voor woon-werk verplaatsingen en voor private doeleinden.

Het huidige systeem van **salariswagens is niet sociaal**: 70% van de subsidies voor salariswagens



gaat naar de 20% hoogste inkomens, 74% van alle salariswagens gaat naar een man en slechts 1 % van de arbeiders heeft een auto van het werk.

**We vormen de fiscale voordelen van salariswagens om naar een mobiliteitsbudget voor iedere werknemer.** Werknemers krijgen een hoger nettoloon en we geven hen de vrijheid van verplaatsingskeuze.

- Vanaf 2020 schaffen we het fiscaal gunstregime voor tankkaarten af.
- Tegen 2022 bouwen we de fiscale en parafiscale voordelen van een salariswagen af. In de plaats introduceren we een helder mobiliteitsbudget voor iedere werknemer. Wanneer de werkgever toch nog een salariswagen wil voorzien, wordt dit extra-legaal voordeel omgezet in een legaal voordeel. Zo worden het opnieuw een transparant deel van het (basis)loon waarop een sociale bijdrage geïnd wordt.
- Elke werknemer ontvangt een mobiliteitsbudget in de vorm van een belastingkrediet. Dit bedrag hangt deels af van de woon-werkafstand waardoor de verplaatsingskost draagbaar is maar nabijheid en dus verplaatsingen te voet en met de fiets worden beloond. Het budget komt netto op de rekening en is vrij te besteden. Tegen 2030 evolueren we naar een afstandsonafhankelijk budget om nabijheid van wonen en werken te belonen.

**Sociaal:** We hervormen een asociaal systeem naar een voordeel voor iedere werknemer.

**Financiering:** Deze operatie is budgetneutraal: we verschuiven de middelen voor salariswagens naar een mobiliteitsbudget **en terugbetalingen voor woon-werkverkeer (in het totaal 3 miljard).**

## 2. Fors investeren in openbaar vervoer en fietsinfrastructuur

Een Groen mobiliteitsbeleid is er op gericht om iedereen te laten genieten van noodzakelijke mobiliteit. We schalen het openbaar vervoer op als één van de hefboomen om vervoersarmoede aan te pakken. We verdubbelen de investeringen in trein, tram en bus. Aanbod, frequentie, kwaliteit, toegankelijkheid en stiptheid gaan er op vooruit.

**De voorbije legislatuur werd sterk bespaard op openbaar vervoer.** En de gevolgen laten zich voelen: de helft van de treinen, trams en bussen rijden met vertraging. Een kwart van de treinstellen kan niet uitrijden door herstellingen, wat zorgt voor vele vertragingen. De tevredenheid over de dienstverlening van de NMBS en De Lijn was nog nooit zo laag. En het aantal afgelegde kilometers met trams en bussen daalde met 10% sinds 2009.

Ondertussen vindt er een omgekeerde modal shift plaats. In het woon-werkverkeer steeg het autogebruik in deze legislatuur van 67% tot 71%, vooral ten koste van het openbaar vervoer. Ter vergelijking: in Kopenhagen gaat 62% van de werknemers met de fiets naar het werk en slechts 9% met de wagen.

Voor het **spoor** zetten we in op:

- Een versnelde afwerking van het GEN tegen 2022
- investeringen in onderhoud van rollend materiaal
- stijging van het aanbod: meer treinkilometers en zitplaatsen
- betaalbare pas voor het hele treinnet voor bepaalde periode (dag, week, maand, jaar)
- het tarief om de fiets op de trein mee te nemen mag niet hoger zijn dan 10% van het treinticket
- het opnieuw openen en het versterken van stations en stopplaatsen. We maken er knooppunten van om over te stappen op bus, (deel)fiets of (deel)wagen.
- toegankelijkheid van stations, perrons en treinen
- frequentie van minimum één trein per kwartier op hoofdlijnen, minimum één per half uur op alle andere verbindingen.
- Nachttreinen tussen grote steden.
- tegen 2025 moeten alle treinen rondrijden op groene energie
- Voor **bus en tram** zetten we in op:
- het ontwikkelen van een knooppuntennet met snelbussen op de hoofdlijnen
- de uitrol van de vervoersregio's met openbaar vervoer dat beter is afgestemd op de lokale noden
- doorstroming: tegen 2022 zorgen we ervoor dat alle kruispunten verkeerslichtenbeïnvloeding hebben ten voordele van openbaar vervoer. Overal waar dat kan, maken we werk van afzonderlijke rijvakken voor bus en tram.
- toegankelijkheid van trams, bussen en haltes
- een hogere frequentie en meer vroege en late verbindingen. In en rond grote steden komt een nachtnet.

Tot de jaren '70 stond het **fietsgebruik** in Vlaanderen op gelijke hoogte met Nederland. Waar onze noorderburen fors investeerden in fietscultuur, hinkte het Vlaamse fietsbeleid jaar na jaar meer achterop. Tegen 2030 willen we dat 30% van de mensen de fiets neemt naar het werk en 50% van de scholieren naar school. Met een **vervielvoudiging van het Vlaamse fietsbudget** maken we werk van een toekomstgerichte fietsinfrastructuur die rekening houdt met elektrische fietsen, bak- en cargo-fietsen. We realiseren:

- veilige en conflictvrije kruispunten tegen 2022
- fietssnelwegen rond centrumsteden

- realisatie van het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk
- fietsstraten in alle centrumsteden
- (deel)fietsinfrastructuur aan knooppunten van openbaar vervoer (veilige stallingen en laadinfrastructuur voor elektrische fietsen)
- Investerings in de fiets betalen zichzelf meer dan terug. Elke gefietste kilometer brengt de maatschappij 0,18 euro op (onder meer door gezondheidswinsten). Een investering in fietssnelwegen betaalt zichzelf zo tot 14 keer terug.

### Sociaal

- Investerings in het mobiliteitsbeleid gaan primair naar die groepen die kampen met onvoldoende mobiliteit. Dat wil zeggen dat we investeren in openbaar vervoer, voetgangers- en fietsinfrastructuur in plaats van in auto-infrastructuur. Uit onderzoek in het buitenland blijkt dat lagere inkomens meer het openbaar vervoer gebruiken, vooral de bus.
- Door het aanbod van openbaar vervoer en fiets op te trekken maken we onszelf minder auto-afhankelijk voor onze mobiliteit. Dat is sociaal omdat we daarmee ook investeren in de mobiliteit van groepen die uit de boot vallen in een beleid dat gericht is op de wagen. We geven meer mobiliteit aan: jongeren, ouderen en mensen zonder rijbewijs (wie niet over een rijbewijs beschikt, heeft 72 % minder kans om een job te vinden dan wie dat wel heeft), gezinnen zonder een wagen (wagenbezitters geven gemiddeld zo'n 5000 euro per jaar uit aan mobiliteit).

### Financiering

- We verhogen het investerings- en exploitatiebudget van De Lijn met 434 miljoen jaarlijks.
- We verhogen het investeringsbudget voor NMBS en Infrabel met 790 miljoen jaarlijks.
- We verhogen het Vlaamse fietsbudget van 100 naar 500 miljoen jaarlijks.
- We doen hiervoor een beroep op het Vlaams Klimaatfonds, een groene tax shift van vliegtuigen naar treinen, en transparante vormen van privaat-publieke samenwerking.
- We schrappen investeringen in bijkomende wegcapaciteit (200 miljoen € per jaar), we investeren wel in veiligheid en onderhoud van wegen, bruggen, tunnels.
- We schrappen de overheidssteun voor de Vlaamse regionale luchthavens (25 miljoen € per jaar).

## 3. We maken de trein goedkoper dan het vliegtuig

Wie met het vliegtuig reist, stoot 285 gram CO<sub>2</sub> uit per reizigerskilometer, wie de trein neemt 14 gram. Vliegverkeer draagt op dit moment globaal evenveel bij aan de klimaatopwarming als de hele Duitse economie (5%). Tegen 2030 wordt een verdubbeling van het aantal passagiers wereldwijd verwacht en tegen 2100 gaat dit maal 20. Toch is vliegverkeer niet opgenomen in het klimaatverdrag

van Parijs. En op een vliegreis betaal je 0% taksen in ons land. Het contrast is groot met de trein (6 % btw op treintickets en heffingen op elektriciteit). Met dat treinaanbod is het nog maar pover gesteld. De laatste nachttrein van de NMBS, die tussen Parijs en Brussel, reed uit in 2003. Ons land is een blinde vlek in het Europese nachttreinennet.

We bouwen internationale (hogesnelheids)treinverbindingen verder uit en blazen de Europese nachttreinen nieuw leven in. In 2030 zijn in elk geval alle steden met meer dan een half miljoen inwoners verbonden door internationale (hogesnelheids)treinen. We maken in eerste instantie werk van vlotte verbindingen tot 500 km. Er komt een revival van de nachttreinen door steun te verlenen vanuit ons land en de EU aan operatoren die ontbrekende nachttreinconnecties tussen grote Europese steden willen uitbaten. We werken de infrastructurele drempels weg voor grensoverschrijdend treinverkeer voor goederen en personen. Er komt betere realtime informatie over de (internationale) bewegingen op het spoorwegnet. Tegen 2022 bestaat er in de EU minstens één meertalige reisplanner en ticket-site die je neutrale en multimodale reisinformatie van deur tot deur geeft. Vliegtuigmaatschappijen geven op hun website voor elke verbinding een alternatieve route mee zonder gebruik te maken van vliegtuigen wanneer dat alternatief een reistijd van minder dan 6 uur heeft.

Om de belastingvrijstelling van het luchtverkeer aan te pakken, schrappen we de BTW-vrijstelling voor vliegtickets en de accijnsvrijstelling op Europees niveau. We introduceren op korte termijn een luchtvaartheffing. De heffing per passagier wordt al in heel wat West-Europese landen toegepast. We maken deze hoger naargelang de afstand en ook voor businessclass. Op termijn vervangen we deze heffing door een luchtvaartheffing per vliegtuig op Europees niveau. De heffing per vliegtuig hangt dan af van de capaciteit, de afgelegde afstand en de milieukeurmerken van het vliegtuig. Door die laatste worden ook passagiersvliegtuigen met lege stoelen, vrachtvliegtuigen en privéjets belast terwijl luchtvaartmaatschappijen extra gestimuleerd worden om te innoveren in uitstootbeperking. De EU stelt een plafond vast voor de CO<sub>2</sub>-uitstoot van elke luchthaven. We schrappen de subsidies voor regionale luchthavens. De overheid moet luchthavens niet kunstmatig in leven houden.

**Sociaal:** We maken het treinaanbod democratischer en maken een einde aan de taksvrijstellingen voor de luchtvaart. Dat verhoogt de algemene welvaart, zo blijkt uit onderzoek in Nederland.

**Financiering: Het gaat minimaal over een enveloppe van 514 miljoen, nl. de raming van de opbrengst van een tickettaks, maar dit kan minstens verdubbeld worden indien er op Europees niveau accijnzen en BTW op kerosine komen.** De inkomsten van de heffingen op luchtvaart investeren we in internationale treinverbindingen en we reserveren een budget **voor academisch onderzoek naar uitstootinnovatie in de luchtvaart.**



