



## ADVIES 2108

# Advies bijkomende klimaatmaatregelen in het licht van het 'Fit For 55-pakket'

**Datum:** 3 november 2021

**Voorzitter:** Amir Bachrouri

**Aanwezigen:** Ajar Bentaha, Anita Nyame, Floren Muys, Franka Foré, Ines De Geest, Loredana Cremery, Marnik De Bont, Maryline Thiry, Paulien Herck, Priscilla Keuppens en Samuel-Joe Mununga

De Vlaamse Jeugd Raad, in vergadering op 3 november 2021, onder voorzitterschap van Amir Bachrouri, en met bovenvermelde aanwezigen, adviseert unaniem het volgende:

1. Maak overheidssteun voor luchtvaartmaatschappijen afhankelijk van sociale voorwaarden en CO2-emissiereductiedoelstellingen in lijn met de Europese klimaatwet. 4
2. Zorg dat de vliegsector een eerlijke bijdrage levert, die in verhouding staat tot haar impact op de klimaatopwarming. Maak deze bijdrage substantieel, zodat ze een sturende impact heeft op het gedrag van jongeren. 4
3. Verbied korte afstandsvluchten die vervangen kunnen worden door een treinreis van minder dan drie uur. 5
4. Geef als Vlaamse overheid het goede voorbeeld door een duurzaam reisbeleid uit te werken en voor afstanden binnen Europa tot 800 kilometer de trein te nemen. 5
5. Verhoog het percentage hernieuwbare energie en wees ambitieuzer dan het huidige Vlaams Energie- en Klimaatplan (VEKP). 6
6. Stimuleer burgers om energie-zelfvoorzienend te zijn. Moedig daarvoor het tot stand brengen van hernieuwbare energiegemeenschappen aan. 6
7. De Belgische doelstelling (-35% emissiereductie tegen 2030) is te laag en moet verhoogd worden zoals de Europese Commissie voorstelt, met name een reductie van 47% voor 2030. 7
8. Vlaanderen moet stimulerende maatregelen nemen om de economie koolstofarm te maken. 7
9. Analyseer voldoende de gevolgen van de energie-efficiëntie-oefeningen. Geef voldoende aandacht aan de effecten op kwetsbare consumenten en zet sterk in op het bestrijden van energiearmoede. 8
10. Lanceer een bewustmakingscampagne in samenwerking met relevante stakeholders voor consumenten zodat ze beter geïnformeerd zijn over energieverbruik. 8



11. Neem als Vlaanderen een trekkersrol op en pas dit mechanisme toe op veel meer sectoren dan momenteel vermeld staan in het Fit For 55-pakket. Breid het toepassingsgebied uit tot 'directe en indirecte uitstoot' en laat het systeem operationeel zijn voor 2026. 9
12. Zorg er mee voor dat reizen niet enkel een verhaal wordt van "zij die het kunnen betalen" nu de lucht- en scheepvaart niet langer vrijgesteld zal zijn van energiebelasting voor intra-EU reizen. 9
13. Produceer en plaats laadpalen met respect voor hun duurzame functie. Gebruik niet alle grondstoffen op een vervuilende manier op om tot de doelstelling van het aantal laadpunten te komen. 10
14. Denk op een strategisch duurzame manier na over de afvalverwerking van afgedankte voertuigen (eens ze niet meer aan de emissienormen voldoen). 10



## Situering

Eind juni 2021 is de Europese Klimaatwet aangenomen, waarin bij wet de klimaatdoelstellingen van de Europese Unie worden vastgelegd. Deze bevatten twee belangrijke streefdoelen: tegen 2030 zou de netto-emissie van broeikasgassen ten minste 55% lager moet zijn dan in 1990 en tegen 2050 zou de EU volledig klimaatneutraal willen zijn. Na 2050 wil de EU streven naar negatieve emissies.

Om deze doelstellingen te bereiken heeft de EU nu het Fit For 55-pakket aangenomen. Dit is een reeks van wetgevingsinstrumenten om de doelstellingen, zoals vastgelegd in de Europese Klimaatwet, te bereiken. Lidstaten krijgen een pakket van concrete maatregelen voorgeschoteld om de Europese streefdoelen te behalen. Ook Vlaanderen zal in actie moeten schieten om aan deze cijfers te voldoen.

We kregen op 19 augustus van minister Demir, verantwoordelijk voor o.a. Energie en Omgeving, de vraag welke bijkomende maatregelen Vlaanderen kan nemen in het licht van het Fit For 55-pakket. Samen met onze adviseurs en jongerenvertegenwoordigers namen we allereerst het pakket grondig door. We legden het pakket naast de verschillende adviezen die de Vlaamse Jeugdraad in de afgelopen jaren al publiceerde rond duurzaamheid, klimaat en mobiliteit en actualiseerden adviespunten waar nodig. In onze adviespunten verwijzen we in hoofdzaak naar onderstaande drie adviezen:

1. Advies 2008 Duurzame Mobiliteit
2. Advies 1904 Duurzaam Leven
3. Advies 1807 Klimaatbeleidsplan 2021-2030

We spraken met onze partners binnen de Klimaatcoalitie om de verschillende punten in ons advies extra te onderbouwen. Ook verschillende jeugdwerkorganisaties, zoals o.a. JNM (Jeugd, Natuur en Milieu), hebben ons extra gevoed met informatie en standpunten.

Het wordt ten zeerste geapprecieerd dat minister Demir de Vlaamse Jeugdraad consulteert inzake het behalen van de Europese klimaatdoelstellingen. Klimaat is met name een prioritair thema van de jeugdraad en daar is een goede reden voor: kinderen, jongeren en jeugdorganisaties liggen heel hard wakker van het klimaat. Uit een grote bevraging met meer dan 1.000 Vlaamse en Brusselse kinderen en jongeren (d.i. de 'Touristenbevraging'<sup>1</sup>) in 2020 werd het thema klimaat als tweede populairste thema verkozen onder de deelnemers. Uit de kwalitatieve leefwereldbevraging kwam meermaals naar boven dat beleidsmakers nu te weinig inzetten op het verminderen van de impact van de klimaatverandering en dat jongeren graag meer inspraak hebben in het klimaatbeleid.

Naast de bevraging zien we ook dat jongeren actie voor het klimaat eisen via manifestaties en protesten. Nu de coronamaatregelen versoepelen en jongeren gezien hebben hoe snel de wereld actie nam om dit virus tegen te gaan, voelen veel jongeren zich gesterkt en hoopvol dat politieke leiders ook snel zaken kunnen veranderen om de klimaatverandering tegen te gaan. We beklemtonen daarom graag nogmaals dat we als Vlaamse Jeugdraad actie voor het klimaat als prioritair beschouwen en volledig achter de wil van kinderen, jongeren en jeugdorganisaties staan om zich in te zetten voor een gezonder en rechtvaardiger klimaatbeleid.

---

<sup>1</sup> Het volledig resultatenrapport van de Toeristenbevraging kan u hier teruglezen: <https://vlaamsejeugdraad.be/storage/files/87319166-65aa-4b2c-a489-131c67059a1f/201006-rapport-touristenbevraging.pdf>



## Advies

Dit advies werd in voorlopige procedure goedgekeurd door de Agendagroep op 15 oktober en unaniem goedgekeurd door de Adviesraad op 3 november.

We hebben het advies gestructureerd volgens de belangrijkste maatregelen voorgesteld in het Fit For 55-pakket. Onze adviespunten zijn gericht naar Vlaanderen op basis van de vergelijking van wat de EU vraagt en voorstelt om de doelstellingen te behalen t.o.v. de huidige streefdoelen van de Vlaamse overheid.

## Hervorming ETS-systeem

Maak overheidssteun voor luchtvaartmaatschappijen afhankelijk van sociale voorwaarden en CO<sub>2</sub>-emissiereductiedoelstellingen in lijn met de Europese klimaatwet.

In het Fit For 55-pakket lezen we dat de Commissie een sterkere jaarlijkse emissiereductie voorstelt van 4,2% in plaats van het huidige 2,2% per jaar. De totale luchtvaartemissierechten in de ETS zullen tot het huidig plafond gebracht worden en jaarlijks verminderd worden met 4,2%.

We zijn **tevreden dat de emissiereductie gezocht wordt in de luchtvaartsector, maar het blijft onvoldoende**. Zeker omdat het aantal kosteloze rechten dat aan vliegtuigexploitanten wordt toegewezen, pas volledig beëindigd wordt in 2026, wat veel te laat is om daadwerkelijk een emissie-verlaging te zien in de statistieken vanaf 2030.

Vele vliegtuigmaatschappijen werden hard getroffen door de coronacrisis: plots moesten regeringen in de bres springen met een bail out-deal om hen te redden van een faillissement. **Die overheidssteun was een ideale gelegenheid om een einde te maken aan het huidige businessmodel** van de luchtvaartindustrie dat alleen gericht lijkt te zijn op groei en winst, zonder op te draaien voor de ecologische schade en sociale drama's.

Oostenrijk nam daarover een sterke positie in en legde in zijn deal regels vast rond belastingen op vliegtuigtickets, een verbod op dumpingprijzen en het afschaffen van korte afstandsvluchten<sup>2</sup>. Frankrijk stelde soortgelijke voorwaarden. Helaas vinden we die noodzakelijke garanties onvoldoende terug in het Belgische reddingsplan<sup>3</sup>.

Vanuit het perspectief van jongeren is het belangrijk om de verantwoordelijkheid niet alleen bij de consument te leggen, maar de producenten (in dit geval de **vliegtuigmaatschappijen**) **verantwoordelijk te stellen voor hun enorme klimaatimpact** door middel van sturende en bindende maatregelen zowel op ecologisch vlak als op vlak van werkomstandigheden.

Zorg dat de vliegsector een eerlijke bijdrage levert, die in verhouding staat tot haar impact op de klimaatopwarming. Maak deze bijdrage substantieel, zodat ze een sturende impact heeft op het gedrag van jongeren.

De luchtvaartsector heeft een uitzonderingspositie op het vlak van belastingen: ze betaalt er namelijk geen. Dat oude principe past niet meer in een fiscaal beleid waarbij de vervuiler betaalt. Vliegtuigen vliegen op kerosine, maar moeten daar, in tegenstelling tot wie brandstof tankt voor zijn wagen, geen belasting op betalen. **Een eerste manier om vliegtuigen eerlijk te laten bijdragen aan de samenleving, is een kerosinebelasting**. Die belasting moet bovendien

<sup>2</sup> P. GRÜLL, The green compromise in the Austrian Airlines bailout, EURACTIV 10 juni 2020, [www.euractiv.com/section/aviation/news/the-greencompromise-in-the-austrian-airlines-bailout](http://www.euractiv.com/section/aviation/news/the-greencompromise-in-the-austrian-airlines-bailout)

<sup>3</sup> Verslag namens de commissie voor financiën en begroting betreffende Reddingsplan Brussels Airlines, Parl.St. Kamer 2019-20, nr. 55-1506/1, 4-6



evenredig zijn aan de externe kosten (klimaatverandering, luchtvervuiling, geluidsoverlast) die de maatschappij draagt van de uitstoot van fossiele brandstoffen door de luchtvaartsector.

Daarnaast vragen we de **invoering van btw op vliegtickets**. Aangezien op alle producten en diensten btw wordt betaald, bijvoorbeeld op treintickets, is het logisch dat ook vliegtickets belastinginkomsten met zich meebrengen. **Bovendien is het de bedoeling dat deze btw-heffing een gedragssturende werking heeft, door het goedkopere vliegticket op eenzelfde prijsniveau te brengen als een treinticket, of het zelfs duurder te maken.** Een vast bedrag per vliegticket werkt het best. Zo hanteert Oostenrijk een uniforme belasting van 12 euro op elk vliegticket en een extra belasting van 30 euro voor vluchten tot 350 kilometer.

Good practices zoals Erasmus+ ondersteunen jongeren die het financieel minder breed hebben en tegelijkertijd promoten ze Green Travel. 'Groen reizen' kan worden beschouwd als de verantwoordelijkheid van een individu om te reizen door terug te geven aan de natuur en de lokale gemeenschap van de doelbestemming. Met Green Travel wil men in eerste instantie binnenlandse vluchten vermijden. Wie binnen Europa bijvoorbeeld reist, kan de trein als alternatief vervoersmiddel gebruiken.

Graag verwijzen we ook naar het nieuwe Erasmus+-programma (2021-2027) dat deelnemers financieel aanmoedigt wanneer ze gebruik maken van duurzame vervoerswijzen. Dit is een goed voorbeeld om projecten met overheidssteun te **stimuleren om duurzaam te reizen**.

Verbied korte afstandsvluchten die vervangen kunnen worden door een treinreis van minder dan drie uur.

Geef als Vlaamse overheid het goede voorbeeld door een duurzaam reisbeleid uit te werken en voor afstanden binnen Europa tot 800 kilometer de trein te nemen.

Brussel heeft vandaag al goede en frequente treinverbindingen naar Parijs, Londen, Frankfurt en Amsterdam. Toch stijgen er vandaag nog altijd vliegtuigen op vanuit Brussel met die steden als bestemming. Die vluchten hebben geen enkele meerwaarde: ze zijn niet per se goedkoper, je bent vaak even snel of sneller met de trein (als je de reis van deur tot deur berekent) en bovendien bieden de treinen meer comfort. De eenvoudigste oplossing: **verbied korte afstandsvluchten wanneer ze vervangen kunnen worden door een treinreis tot drie uur**. Dat is een maatregel die de Oostenrijkse regering nam in haar bail out-deal met Austrian Airlines.

Heel wat mensen die gebruik maken van deze korte vluchten, hebben een verdere eindbestemming – ze zitten op een 'overstapvlucht'. Wie toch de afstand tot aan een luchthaven in een buurland wil overbruggen met de trein, staat zelf in voor alle kosten en risico's. **Verplicht daarom vliegtuigmaatschappijen om reizigers hun overstap te laten maken per trein, indien dat met een treinreis van minder dan drie uur kan.** Tijdens die treinreis behouden zij hun rechten als vliegtuigpassagiers en ondervinden zij geen financieel nadeel. Een vliegtuigmaatschappij die bijvoorbeeld een vliegticket aanbiedt met een overstap tussen Brussel en Amsterdam staat in voor de kosten van het treinticket, garandeert een nieuw vliegticket wanneer de passagier de vlucht mist door vertraging of problemen op het spoor, enz.

Het logische gevolg daarvan is een **nood aan meer frequente snelle verbindingen tussen Brussel-Zuid, Brussels Airport en de steden in onze buurlanden (en hun luchthavens)**. Zorg voor een goede samenwerking tussen alle stakeholders, zoals ook gevraagd wordt in de parlementaire resolutie voor internationaal spoorvervoer (art. 5 en 7), zodat dit een positief verhaal wordt op het vlak van duurzaamheid, gemak voor de reiziger en haalbaarheid voor de vlieg- en treinmaatschappijen.

Het is voor jongeren belangrijk om te zien dat andere generaties en hun rolmodellen ook duurzaam reizen. **Heel wat jongeren offeren heel wat tijd, energie en geld op om duurzaam te reizen. Het zou zeer aanmoedigend zijn, mochten ook beleidsmakers het goede voorbeeld kunnen geven om de transportemissies te verminderen.**



Daarom verwachten we dat **de overheid, zowel op lokaal, Vlaams als federaal niveau, een beleid uitwerkt rond duurzaam reizen**, zoals bijvoorbeeld heel wat universiteiten er al een hebben<sup>4</sup>. Het spreekt voor zich dat dit beleid zowel op ambtenaren als op parlementsleden en ministers van toepassing is. Afstanden tot 800 kilometer met de trein afleggen is een realistische doelstelling en biedt connecties naar een groot aantal West-Europese steden. Als alternatief kan er ook een tijdsgebonden beleid worden uitgewerkt met verplichte treinreizen voor trajecten die binnen zes à acht uur met de trein kunnen worden afgelegd<sup>5</sup>.

## Hernieuwbare energie

Verhoog het percentage hernieuwbare energie en wees ambitieuzer dan het huidige Vlaams Energie- en Klimaatplan (VEKP).

We verwachten vanuit Vlaanderen dat er meer ingezet wordt op hernieuwbare energie. Er zijn verschillende vormen van energieproductie, zoals mazout, gas, steenkool, houtverbranding, die leiden tot zeer veel uitstoot van CO<sup>2</sup>-gassen<sup>6</sup>. Door in te zetten op hernieuwbare energie, zal Vlaanderen **sneller de transitie naar klimaatneutrale energieproductie** kunnen maken.

Indien we lokaal investeren in het opwekken van energie via hernieuwbare bronnen, met name: wind-, water- en zonne-energie, zijn we bijgevolg minder afhankelijk van buitenlandse leveranciers. Dit heeft een positieve impact op de **controle van de energieprijzen**. De huidige prijsstijgingen van gas en elektriciteit tonen nogmaals de afhankelijkheid van wereldwijde energiespelers en hoe kwetsbare groepen met minder financiële middelen het hardst getroffen worden door deze marktschommelingen. Indien we inzetten op lokale productie van hernieuwbare energie, kunnen de producenten zich ook aanpassen aan de lokale markt. Deze verhouding, die eveneens leidt tot korte-keten consumptie, is zowel voordelig op financieel als ecologisch niveau.

Stimuleer burgers om energie-zelfvoorzienend te zijn. Moedig daarvoor het tot stand brengen van hernieuwbare energiegemeenschappen aan.

Energiegemeenschappen produceren lokale, hernieuwbare energie, en dragen op een ideale manier bij aan het behalen van de klimaatdoelstellingen en korte ketens van energieproductie tot verbruik. De wetgeving hierrond is nog maar recent aangepast en daardoor nog niet genoeg gekend onder particulieren en bedrijven. Daarom vragen we de overheid om het tot stand brengen van energiegemeenschappen **aan te moedigen zodat burgers, scholen, bedrijven en organisaties gefaciliteerd worden in het delen van hun lokaal geproduceerde energie met hun burens**.

Energiegemeenschappen die bijdragen tot net-zero-carbon moeten gestimuleerd en juridisch ondersteund worden.

We zetten het belang van een energiegemeenschap in de kijker, omdat het meerdere doelen beoogt:

1. producenten kunnen hun lokale, groene energie delen met hun burens
2. ze promoot het gebruik van hernieuwbare energie en draagt op die manier bij aan het behalen van de klimaatdoelstellingen

<sup>4</sup> Zie [www.vub.be/duurzaamheid/carbon-footprint#travel-abc](http://www.vub.be/duurzaamheid/carbon-footprint#travel-abc); [www.kuleuven.be/duurzaamheid/duurzaam-reisbeleid/](http://www.kuleuven.be/duurzaamheid/duurzaam-reisbeleid/); [www.ugent.be/nl/univgent/waarvoor-staat-ugent/duurzaamheidsbeleid/projecten/duurzaamreisbeleid](http://www.ugent.be/nl/univgent/waarvoor-staat-ugent/duurzaamheidsbeleid/projecten/duurzaamreisbeleid).

<sup>5</sup> Zo hanteert de UGent een lijst van 'groene steden' waarnaar nooit gevlogen wordt, aangezien die steden bereikbaar zijn binnen zes uur met de trein of omdat de vliegreis langer duurt dan de treinreis. Daarnaast is er een lijst met 'oranje steden', bereikbaar binnen maximaal acht uur met de trein, waarnaar bij voorkeur niet gevlogen wordt. Bron: [www.ugent.be/nl/univgent/waarvoor-staat-ugent/duurzaamheidsbeleid/projecten/duurzaamreisbeleid](http://www.ugent.be/nl/univgent/waarvoor-staat-ugent/duurzaamheidsbeleid/projecten/duurzaamreisbeleid).

<sup>6</sup> <https://www.ecopedia.be/pagina/mazout-gas-pellets-brandhout>



3. het brengt lokale initiatieven tot stand gezien het gaat over een collectieve investering.

Het principe van de *Hernieuwbare Energiegemeenschap (REC)* wordt door Europa gesteund<sup>7</sup>, maar krijgt in België nog maar weinig gehoor gezien onze wetgeving gericht is op individueel energieverbruik en niet op collectief verbruik. We zijn verheugd dat op de ministerraad van 17 september<sup>8</sup> een nieuw wetgevend kader is gecreëerd om de Europese richtlijn hernieuwbare energie te implementeren in Vlaanderen. **Nu het wetgevend kader er is, zijn we ervan overtuigd dat de regering volop burgers kan beginnen stimuleren** om toe te treden tot een energiegemeenschap of zelf hun eigen geproduceerde groene energie open te stellen voor burens die mee in het collectief verbruik willen stappen.

Synergrid is de federatie van de netbeheerders elektriciteit en aardgas in België. Zij gaan actief aan de slag rond het tot stand brengen van energiegemeenschappen. Via Synergrid zijn we in contact gekomen met enkele goede voorbeelden van bestaande energiegemeenschappen in België<sup>9</sup>. Om de klimaatdoelstellingen te behalen, pleiten we voor meer van zo'n goede voorbeelden over heel Vlaanderen en België.

## Herziening verordening lastenverdeling

De Belgische doelstelling (-35% emissiereductie tegen 2030) is te laag en moet verhoogd worden zoals de Europese Commissie voorstelt, met name een reductie van 47% voor 2030.

Stel actie om de klimaatdoelstellingen te behalen, zoals afgesproken in het klimaatakkoord van Parijs en de Europese Green Deal, niet langer uit. **Start nu met maatregelen door te voeren** om de verhoogde emissiereductie, zoals voorgesteld door de Europese Commissie, te behalen tegen 2030.

Iedereen weet dat klimaatactie van levensbelang is voor onze toekomst, maar de angst voor impact van maatregelen op korte termijn weegt nog te vaak door in de beslissingen. Het tempo van de traagste bepaalt de vooruitgang maar het moet sneller. Als Vlaamse Jeugd Raad verdedigen wij de belangen van kinderen en jongeren vandaag en morgen. Wij maken ons zorgen om de huidige verstooring van het klimaat en het ecosysteem. We trekken dus (opnieuw) aan de alarmbel. Dat doen we op alle niveaus. Jongerenvertegenwoordigers en jonge activisten wereldwijd zetten zich in voor ambitieuze klimaatactie.

Problemen die vandaag een oplossing vragen, mogen niet op onze schouders worden afgeschoven. Ze zullen alleen maar groeien. **Hoe later we de curves ombuigen, hoe moeilijker (duurder, minder evident) de transitie wordt en hoe groter het risico op een ontwrichting van het systeem (zowel ecologisch, sociaal als economisch).** Ook in de toekomst hebben wij recht op een leefbaar klimaat, veerkrachtige ruimte en een ecosysteem in evenwicht.

Tegelijk zien wij in de transitie enorme opportuniteiten. We worden aangezet om onze levensstijl en ons economisch model grondig in vraag te stellen. We moeten naar oplossingen zoeken voor verschillende maatschappelijke uitdagingen tegelijk. Het is onze overtuiging dat een veerkrachtige, gezonde, solidaire, klimaatneutrale samenleving mogelijk is. Er zijn economische opportuniteiten. Er is momentum om het breedgedragen bewustzijn dat business as usual geen optie is, om te zetten in echte verandering. Daarvoor is nu ambitie nodig.

Vlaanderen moet stimulerende maatregelen nemen om de economie koolstofarm te maken.

<sup>7</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/PDF/?uri=CELEX:32018L2001&qid=1634203715699&from=EN>

<sup>8</sup> <https://emis.vito.be/nl/artikel/beslissingen-ministerraad-van-17-september-2021>

<sup>9</sup> <https://www.youtube.com/watch?v=WSi9QKLfpv8>



Inzetten op duurzame productie en consumptie is belangrijk. Maar we willen een kanttekening maken: we moeten namelijk vooral ‘consuminderen’. Het **promoten van een circulaire economie** die inzet op ecodesign<sup>10</sup>, reparatie en recyclage heeft een groot potentieel. Ook deelplatformen kunnen een deel van de oplossing zijn als er goed beleid rond bestaat.

Er zijn diepgaande maatschappelijke veranderingen nodig. **Ons lineair economisch systeem van produceren, kopen, verbruiken en weggooien is op vele vlakken onhoudbaar.** De grondstoffenvoorraad raakt ooit uitgeput, de energie die nodig is voor de productie van al dat materiaal is niet duurzaam, het transport van de geglobaliseerde samenleving weegt op het klimaat, ons afval verstikt de planeet, en de globale economie is gebaseerd op grote sociale ongelijkheid. We moeten naar oplossingen zoeken voor verschillende maatschappelijke uitdagingen tegelijk.

Eén van de oplossingen is een circulaire economie. In een klassieke lineaire economie worden grondstoffen gebruikt om een product te vervaardigen waarvan de waarde meteen daalt na gebruik. Het kan zelfs zo ver gaan dat er betaald moet worden om zich van het product te kunnen ontdoen. **Bij een circulair model worden strategieën toegepast om de kwaliteit van grondstoffen en producten zo lang mogelijk te behouden.** Herstelbaar, herbruikbaar, afbreekbaar, upgradebaar, deelbaar, recycleerbaar en vooral bewuster consumeren is de essentie van dit economisch model<sup>11</sup>.

## Energie-efficiëntie-richtlijnen

Analyseer voldoende de gevolgen van de energie-efficiëntie-oefeningen. Geef voldoende aandacht aan de effecten op kwetsbare consumenten en zet sterk in op het bestrijden van energiearmoede.

In het Europees Fit For 55-pakket lezen we dat lidstaten een energie-efficiëntie-oefening moeten verrichten om te bekijken hoeveel energie verbruikt wordt in welke sectoren en op welke tijdstippen. De bedoeling is dat er naar minder energieverbruik wordt gegaan door op een efficiënte manier op bepaalde plekken de kraan letterlijk dicht te draaien.

Minder energieverbruik, betekent natuurlijk minder uitstoot, dus we vinden **het goed dat ook Vlaanderen zo'n energie-efficiëntie-oefening zal uitvoeren** en bekijken waar er energielekken zijn en hoe we onnodig energieverbruik kunnen vermijden. Renovatie van gebouwen stimuleren en vervoer koolstofarm maken zijn bij uitstek geschikte maatregelen om aan de energie-efficiëntierichtlijnen te voldoen.

Toch willen we wel graag benadrukken dat **de Vlaamse overheid ook de neveneffecten van zo'n oefening in kaart moet brengen en daarbij in het bijzonder rekening houdt met de kwetsbare groepen.** Het zijn immers kinderen en jongeren die de grootste slachtoffers zijn van energiearmoede<sup>12</sup>.

Voer dus niet zomaar quota of maatregelen in die niet haalbaar zijn voor kwetsbare consumenten, maar **onderzoek eerst wat de gevolgen zijn en op wie deze een impact hebben bij de invoer van energiebesparingen.**

Lanceer een bewustmakingscampagne in samenwerking met relevante stakeholders voor consumenten zodat ze beter geïnformeerd zijn over energieverbruik.

Vanuit de Vlaamse Jeugd Raad adviseren we om in te zetten op bewustmaking van de brede bevolking. Momenteel lijkt de verantwoordelijkheid te liggen bij de individuele burger om zich te informeren over bijvoorbeeld welke energiebronnen

<sup>10</sup> De ontwikkeling van producten waarbij vanaf het begin rekening wordt gehouden met duurzaamheid en het milieu.

<sup>11</sup> <https://www.pbl.nl/infographic/prioriteitsvolgorde-van-circulairiteitsstrategieen-en-rol-van-innovatie-in-productketen>.

<sup>12</sup> Barometer van de energiearmoede, Koning Boudewijnstichting, <https://en.calameo.com/read/001774295c95f034d782a?authid=zZsodT6tTfLN>





ze kunnen gebruiken. Inzetten op campagnes om de **kennis over te brengen** lijkt ons een goede manier om **naar meer verduurzaming te gaan inzake energieverbruik**.

De informatie in deze campagnes moet meerdere thema's aankaarten over energieverbruik, gaande van welke energiebronnen er beschikbaar zijn, hoe je met energie moet omspringen en wanneer je best meer of minder consumeert<sup>13</sup> tot wat het kostenplaatje is, waar energie geproduceerd wordt en via welke manieren energie tot bij de burger terechtkomt.

**De informatie moet eenduidig en gebruiksvriendelijk zijn**, zodat ze behapbaar is. Daarbij moet de info **geharmoniseerd worden over gemeenschappen en gewesten heen** zodat heel België naar een zero-net evolueert.

Deze campagnes dienen een samenwerking te zijn van relevante stakeholders, om op deze manier **zoveel mogelijk groepen in de samenleving met verschillende noden te bereiken**. We denken daarbij bijvoorbeeld aan organisaties en belangenbehartigers die strijden tegen energiearmoede.

### Carbon Border Adjustment Mechanism

Neem als Vlaanderen een trekkersrol op en pas dit mechanisme toe op veel meer sectoren dan momenteel vermeld staan in het Fit For 55-pakket. Breid het toepassingsgebied uit tot 'directe en indirecte uitstoot' en laat het systeem operationeel zijn voor 2026.

In het Fit For 55-pakket lezen we dat het CBAM momenteel enkel van toepassing is op 5 sectoren, met name: cement, ijzer en staal, aluminium, meststoffen en elektriciteitsopwekking. Bovendien is het mechanisme enkel van toepassing op de directe uitstoot van broeikasgassen tijdens het productieproces van deze producten.

We zijn ervan overtuigd dat Vlaanderen een trekkersrol kan opnemen om ambitieuzer te zijn dan de CBAM die nu voorzien is om ingevoerd te worden in de komende jaren. **Er zijn te weinig sectoren die hieronder vallen, waardoor er oneerlijke concurrentie zal ontstaan en het mechanisme verre van alle geïmporteerde emissies compenseert**. We pleiten er eveneens voor om het toepassingsgebied uit te breiden tot directe en indirecte uitstoot zodat de volledige hoeveelheid van broeikasgassen opgenomen wordt in het mechanisme.

Het CBAM-systeem en de overgangperiode treden zeer laat in werking; pas vanaf 2026, wanneer het systeem volledig operationeel is, zullen de importeurs de ingebodde emissies moeten vergoeden met certificaten. De Europese commissie stelt zelf een emissiereductie voor België voor van -47% tegen 2030 (zie adviespunt 7). **Indien het mechanisme pas in 2026 volledig operationeel zal zijn voor enkel deze 5 sectoren, achten we de kans klein dat België aan de nieuwe reductienorm zal voldoen**.

### Herziening richtlijnen energiebelasting

Zorg er mee voor dat reizen niet enkel een verhaal wordt van "zij die het kunnen betalen" nu de lucht- en scheepvaart niet langer vrijgesteld zal zijn van energiebelasting voor intra-EU reizen.

We staan volledig achter het principe dat zij die meer uitstoten, ook meer moeten bijdragen. Ons adviespunt 2 pleit duidelijk voor een eerlijkere bijdrage van de vliegsector ten aanzien van zijn impact op het klimaat. Toch willen we bij

<sup>13</sup> Bij gebruik van zonnepanelen bijvoorbeeld is het belangrijk dat de consument overdag deze energie verbruikt (en dus niet 's nachts een wasmachine laat draaien). Het is immers overdag dat de zon schijnt en de energie geproduceerd wordt. Gezien elektriciteit niet langer dan 15 minuten beschikbaar blijft op het netwerk, is het essentieel burgers te informeren over hun verbruiksgewoonten.



de invoering van de energiebelasting nogmaals de klemtoon leggen op het voorzien van een vlot en betaalbaar alternatief voor lucht- en scheepvaart.

**Zet dus in op het uitwerken van een duurzaam reisbeleid waarbij elke sector eerlijk bijdraagt aan het behalen van de klimaatdoelstellingen, maar internationaal reizen wel nog betaalbaar blijft voor iedereen. Enkel wanneer er een vlot en betaalbaar alternatief is, is er ruimte voor een zwaardere belasting.** Dit zal ook weerspiegelen in een goede gedragssturing bij burgers, gezien ze voor eenzelfde bedrag de keuze hebben om duurzaam te reizen.

Zo vermijden we dat internationaal reizen onbetaalbaar wordt voor jongeren met minder financiële middelen. Momenteel bestaan zo'n duurzame alternatieven er niet voldoende om een hogere prijs van vlieg- en boottickets te compenseren. We willen met dit adviespunt vermijden dat enkel "zij-die-het-zich-kunnen-permitteren" nog kunnen reizen, terwijl jongeren met minder financiële middelen zich geen alternatieve vervoerswijze kunnen veroorloven.

### Infrastructuur alternatieve brandstoffen

Produceer en plaats laadpalen met respect voor hun duurzame functie. Gebruik niet alle grondstoffen op een vervuilende manier op om tot de doelstelling van het aantal laadpunten te komen.

In het Fit For 55-pakket staat de ambitie om de oplaadcapaciteit behoorlijk uit te breiden naarmate er meer emissievrije auto's worden verkocht. Dit is vanzelfsprekend een goede en logische maatregel om de transportemissies te reduceren. Desalniettemin vragen we Vlaanderen wel om eerst te onderzoeken welke grondstoffen en manier van energieopwekking ze zullen voorzien om aan de Europese ambitie van 3,5 miljoen terminals tegen 2030 te voldoen. Het is belangrijk strategisch na te denken over de productie van deze laadpalen. De laadpalen moeten er zeker komen, maar met respect voor hun duurzame functie. **Gebruik dus duurzame grondstoffen om deze te produceren en voorzie de laadpalen van groene energie.**

### Verordening CO2-emissienormen auto's en bestelwagens

Denk op een strategisch duurzame manier na over de afvalverwerking van afgedankte voertuigen (eens ze niet meer aan de emissienormen voldoen).

Dat gedragssturing er moet komen om de transportemissies te reduceren, daar zijn we bij de Vlaamse Jeugd Raad van overtuigd. Maak stadscentra autovrij, voorzie vlot en goedkoop openbaar vervoer, stimuleer internationaal treinreizen, enz. Wel maken we de **bedenking of Vlaanderen al een ecologisch plan heeft klaarliggen voor de afvalverwerking van afgedankte voertuigen**. De Europese doelstelling om naar klimaatneutraliteit te streven in 2050 houdt in dat diesel- en benzineauto's niet meer in gebruik zullen zijn op dat moment. Denk daarom nu al op een strategisch duurzame manier na over wat er gedaan zal worden met de hoge aantallen van voertuigen die in de komende decennia niet meer zullen voldoen aan de klimaatneutrale emissienormen.