

De beste besparing? Investeren in energiebesparing

BBL - Beleidsbabbel [babbel@bblv.be]

Verzonden: vrijdag 17 februari 2012 14:15

Aan: BBL - Beleidsbabbel [babbel@bblv.be]

Kan je deze nieuwsbrief niet lezen? [Klik hier](#).

beleidsb@BBel



Bond Beter Leefmilieu
KOEP EL VAN MILIEUVERENIGINGEN Vlaanderen

Nr. 272 - De beste besparing? Investeren in energiebesparing

● [Suggesties voor nieuwe artikels of reacties welkom op babbel@bblv.be](#).

Voorop

- [De beste besparing is investeren in energiebesparing](#)

Actueel

- [Brussel wil slimme kilometerheffing, Vlaanderen en Wallonië op de rem](#)
- [Slimme kilometerheffing werkt](#)
- [Vernieuwde inschrijvingstaks stuurt richting minder vervuilende wagens](#)
- [Tekort van 4,4 miljard euro voor gemeentelijk rioolbeleid](#)
- [Compact wonen kan bevolkingsgroei opvangen](#)
- [Commissie: 30% minder broeikasgassen in 2020 betaalbaar voor België](#)

~ Voorop ~

De beste besparing is investeren in energiebesparing

Vandaag bracht een ruime delegatie van de milieubeweging, de bouwsectoren de vakbonden een bezoek aan Vlaams minister-president Kris Peeters en minister van energie Freya Vandenbossche. De delegatie overhandigde de ministers een uitgebreid dossier over de gevolgen van het gebrek aan ondersteuning voor energiebesparende maatregelen. Daarbij roepen de ondertekenaars de Vlaamse Regering op om bij haar begrotingsherziening bijkomend geld vrij te maken voor energiebesparing in gebouwen. Dit geld zal de overheid snel en ruimschoots terug verdienen.

De minister-president Kris Peeters en minister van energie Freya Vandenbossche engageerden zich om tijdens de begrotingsbespreking deze maand de ondersteuning voor energiebesparende maatregelen te bespreken. "Daarbij moeten ze de volgende slagzin in het achterhoofd houden: 'de beste besparing is een investering in energiebesparing.' Want deze investeringen creëren ook inkomsten voor de staatskas. Er zijn weinig maatregelen die tegelijk zo een positief effect hebben op de werkgelegenheid, de energiefactuur en het milieu. De ondersteuning voor energiebesparende ingrepen en passiefhuizen moeten dringend weer omhoog om de negatieve gevolgen van het verdwijnen van de belastingaftrek op te vangen."

Bouwers, bouwsector en klimaat in de kou

Op federaal niveau is er drastisch gesnoeid in de belastingvoordelen voor energiebesparing,

met dramatische gevolgen voor de aantrekkelijkheid van energiebesparende investeringen. (zie kader) Daardoor komen (ver)bouwers in de kou te staan, zal het aantal energierenovaties afnemen en riskeren de positieve effecten voor het klimaat in rook op te gaan. Bovendien zijn de gevolgen voor de bouwsector nefast. Deze zeer belangrijke economische sector dreigt sterk in te krimpen.

 [lees het volledige persbericht](#)
 [Dossier investeren in energiebesparing](#)

[naar
boven](#)

~ Actueel ~

Brussel wil slimme kilometerheffing, Vlaanderen en Wallonië op de rem

Brussels minister van Vervoer Brigitte Grouwels (CD&V) lanceerde vorige week een pleidooi om een kilometerheffing voor personenwagens in te voeren in de zone van het Gewestelijk Expresnet (GEN). Dat GEN, momenteel in ontwikkeling, voorziet een forse uitbreiding van het voorstedelijk openbaar vervoer in een straal van 30 kilometer rond Brussel. Met zo'n kilometerheffing zal het autoverkeer naar Brussel afnemen ten voordele van het openbaar vervoer, worden de spitsuren minder druk en kan de luchtvervuiling door het autoverkeer beter onder controle worden gehouden. Minister Grouwels wil de opbrengsten van een kilometerheffing investeren in meer openbaar vervoer.

Vlaams minister voor mobiliteit Hilde Crevits (CD&V) vindt het voorstel van haar Brusselse partijgenote voorbarig. Minister Crevits verwijst daarvoor naar het politiek akkoord dat begin 2011 werd afgesloten tussen de drie gewestregeringen. Er werd afgesproken om een kilometerheffing voor vrachtwagens en een wegenvignet voor personenwagens in te voeren vanaf 2013. Waals minister Di Antonio (CDH) staat nog harder op de rem. Volgens hem kan een kilometerheffing voor vrachtwagens er pas komen tegen 2014.

Daarnaast zal er volgens het politiek akkoord ook een proefproject komen voor een kilometerheffing voor personenwagens in de GEN-zone. Pas nadien wordt bekeken of de veralgemeende kilometerheffing voor personenwagens een goed idee is. Minister Grouwels wil dit proefproject nu dus versnellen en veralgemenen. Bond Beter Leefmilieu ondersteunt haar vraag volmondig. Want dat een kilometerheffing werkt, blijkt uit het proefproject in Leuven en werd ook al aangetoond in het buitenland. Ook uit het [ontwerp MER voor de uitbreiding van de Brusselse ring](#), blijkt dat een kilometerheffing een groot effect heeft op de vermindering van de files op de ring rond Brussel. In de ochtendspits zou een kilometerheffing zorgen voor 60.000 autokilometers minder op de ring, terwijl het aanleggen van bijkomende rijstroken juist zorgt voor extra kilometers. Een kilometerheffing blijkt tot slot ook nodig om de Europese doelstellingen voor luchtkwaliteit te halen. Met bijkomende rijstroken worden de normen voor NOx niet gehaald, met een kilometerheffing wel.

[Erik Grietens](#)

[naar
boven](#)

~ Actueel ~

Slimme kilometerheffing werkt

Woensdag maakte Leuven de resultaten bekend van een proefproject met een slimme kilometerheffing. Bij een slimme kilometerheffing betalen automobilisten een belasting per afgelegde kilometer, die afhankelijk is van het tijdstip (in het spitsuur betaal je meer, in de daluren minder), de plaats (duurder in congestiezones) of milieukeurmerken van de wagen. Het proefproject ging uit van de stad Leuven en een consortium van bedrijven uit de regio (Touring, IBM, Mobistar,...). In totaal werden 11.000 ritten uitgevoerd en bijna 100.000 km afgelegd. Proefpersonen kregen een *on board unit*, waarbij (fictieve) kosten werden aangerekend per afgelegde kilometer.

Uit de test blijkt dat de proefpersonen bewuster nadenken over hun automobilititeit. Ze dachten na over alternatieven als fiets of openbaar vervoer. Ook vertrokken ze voor of na de spits om de file, en bijgevolg een hogere kost, te vermijden. Dankzij de verschillende tarieven per wegtype en tijdstip, is het goedkoper om de spits en lokale (sluip)wegen te vermijden. Daardoor stijgt de leefbaarheid langs die lokale wegen. Het proefproject toont aan dat een slimme kilometerheffing wel degelijk het mobiliteitsgedrag van gebruikers wijzigt en het fileleed met de daarbij horende klimaatimpact doet afnemen. De proef bewees ook de maturiteit en betrouwbaarheid van de gebruikte technologie. Niets hoeft de overheid nog tegen te houden om dit systeem te gebruiken om haar mobiliteitsbeleid (bij) te sturen.

[Erik Grietens](#)

[naar
boven](#)

~ Actueel ~

Vernieuwde inschrijvingstaks stuurt richting minder vervuilende wagens

Gisteren is in het Vlaams Parlement de vernieuwde belasting op in verkeerstelling (BIV) goedgekeurd. Na hoorzittingen stuurde de Vlaamse meerderheid de hervorming van de BIV bij. Ze voerde een aanpassing door in de formule voor de berekening van de BIV zodat de uitstoot van vervuilende stoffen zoals stikstofoxiden door dieselwagens beter in rekening wordt gebracht. De vernieuwde BIV zendt twee duidelijke signalen uit voor wie een nieuwe wagen wil kopen. Eén, kies voor een zuinige wagen met een lage CO2-uitstoot. Twee, kies bij een doorsnee stadswagen minder dan nu voor een diesel. De vernieuwde inschrijvingstaks zal bijdragen aan de vergroening van het wagenpark en zal zorgen voor minder CO2-uitstoot en een betere luchtkwaliteit in Vlaanderen.

Een persoon die voor een nieuwe Euro 5 benzinewagen kiest met dezelfde CO2-uitstoot als een nieuwe Euro 5 dieselwagen zal ongeveer 300 euro minder BIV verschuldigd zijn. Op de tweede handsmarkt is de sturing minder uitgesproken omdat er een overgangsmaatregel geldt en er per jaar ouderdom een leeftijds korting van 10% geldt op de verschuldigde BIV.

[Mathias Bienstman](#)

 [lees verder](#)

[naar
boven](#)

~ Actueel ~

Tekort van 4,4 miljard euro voor gemeentelijk rioolbeleid

De uitbreiding en onderhoud van ons enorm uitgestrekt rioleringsnet -als gevolg van het verspreide bebouwingspatroon- kost de steden en gemeenten handenvol geld.

Volgens [cijfers van VMM](#), voorgesteld op een studiedag van [VLARIO](#) (het overlegplatform van de sector van de riolerings- en afvalwaterzuivering), hebben de gemeenten tot 2027 liefst 9,9 miljard euro nodig voor uitbreiding en onderhoud van het rioleringsnetwerk. Een deel daarvan zal voortvloeien uit de subsidies van de Vlaamse overheid en de saneringsbijdrage die iedere burger betaalt bovenop zijn drinkwaterfactuur. Dan nog rest er een tekort van **4,4 miljard euro**.

VLARIO ziet een bijkomende bron van inkomsten in een ‘**hemelwaterheffing**’. Zo’n heffing houdt in dat wie regenwater rechtstreeks in het openbare rioleringsnet loost - via parkings, opritten, daken, terrassen- hiervoor moet betalen. De heffing kan worden voorkomen als je regenwater opvangt in een regenwaterput en hergebruikt (bijvoorbeeld voor het doorspoelen van de toiletten) of je kunt water laten insijpelen (infiltreren) in de tuin. Door regenwater te hergebruiken of te laten infiltreren moet het niet worden afgevoerd. Dit belast het rioleringsnet minder en verkleint het risico op wateroverlast. Bovendien gaat de maatregel ook verdroging tegen omdat infiltratie de dalende grondwaterniveaus aanvult.

Een hemelwaterheffing is de snelste manier om zoveel mogelijk regenwater af te koppelen van de riolering. Hoewel VLARIO al heeft aangetoond dat het invoeren van deze gewestelijke heffing juridisch perfect mogelijk is, nam de Vlaamse regering tot op heden geen enkel initiatief.

Naar aanleiding van de komende gemeenteraadsverkiezingen maakte VLARIO een **memorandum** op met suggesties naar de gemeentebesturen voor een duurzaam afvalwaterbeleid. Het aanleggen, onderhouden van riolen en het voeren van een hemelwaterbeleid moet hoog op de gemeentelijke agenda staan. Gemeenten kunnen bij gebrek aan Vlaams initiatief ook zelf zo een heffing invoeren.

[Karlien Vandecasteele](#)

 [Memorandum Vlarior](#)

[naar
boven](#)

~ Actueel ~

Compact wonen kan bevolkingsgroei opvangen

De bevolking groeit nog sterker dan oorspronkelijk werd voorzien. Daardoor zal er in 2060 nood zijn aan meer dan 750.000 bijkomende woongelegenheden in Vlaanderen. Om te vermijden dat de open ruimte en het verkeer volledig dichtslibben, zal de vraag naar bijkomende woongelegenheden ingevuld moeten worden binnen de bestaande woonweefsel en is er dringend nood aan meer compacte woonvormen.

Recent publiceerde het Federaal Planbureau een rapport over de bevolkingsvooruitzichten tussen 2010 en 2060. Het rapport geeft aan dat de bevolking van België in 2060 nog groter zal zijn dan voorzien in de vorige editie van de bevolkingsvooruitzichten (2007-2060). Dit als gevolg van stijgende levensverwachting, herneming van de vruchtbaarheid en

internationale immigratie.

De Belgische bevolking zou in 2060 oplopen tot 13,5 miljoen ten opzichte van 10,8 miljoen personen in 2010. Dat is een forse stijging met 25%. Aangezien ongeveer 60 % van de Belgische bevolking in Vlaanderen woont wil dit zeggen dat de Vlaamse bevolking tegen 2060 zou oplopen tot 8,1 miljoen tegenover 6,3 miljoen in 2010.

Vlaamse gezinnen tellen gemiddeld 2,36 leden. Als we ervan uitgaan dat elk bijkomend gezin recht heeft op een bijkomende woongelegenheid, wil dit zeggen dat er tegen 2060 nood zal zijn aan meer dan 750.000 bijkomende woongelegenheden in Vlaanderen

Willen we iedereen een aangename comfortabele woning geven dan zullen we het anders moeten aanpakken. Nu heeft de Vlaming heeft de grootste gemiddelde woonoppervlakte van Europa. Het wonen gebeurt in Vlaanderen vooral in grote eengezinswoningen met een tuin, gelegen in verkavelingen of verspreid in de open ruimte. Als we op deze manier blijven wonen en ruimte inpalmen is Vlaanderen op het einde van de rit volledig volgebouwd.

Om de resterende open ruimte te behouden (ook op langere termijn na 2060) is er maar één optie: volop inzetten op kernversterking. Steeds nieuwe ruimte aansnijden voor bijkomende woningen kan niet meer. Uit recente cijfers van de Vlaamse Regionale Indicatoren blijkt dat er nog 32.452 ha bouwgrond beschikbaar is (woonuitbreidingsgebieden niet inbegrepen).

Om onze steden en kernen leefbaar te houden zullen we echter creatiever en zorgvuldiger moeten omgaan met deze resterende hectares. Er is dringend nood aan meer compacte woon- en samenlevingsvormen. Enkel op die manier blijft er ruimte over voor het hoognodige publieke groen, zowel voor de leefbaarheid als voor het opvangen van de gevolgen van de klimaatverandering (meer regen en meer hitte).

[Karlien Vandecasteele](#)

 [Rapport over bevolkingsprognoses](#)

[naar
boven](#)

~ Actueel ~

Commissie: 30% minder broeikasgassen in 2020 betaalbaar voor België

In oktober 2010 vroeg het Europese Parlement aan de Commissie om de kosten van 30% minder broeikasgassen tegen 2020 per lidstaat te berekenen. Deze meer ambitieuze doelstelling is volgens de Commissie nodig om op een kostenefficiënt manier de klimaatverandering aan te pakken. Op 1 februari publiceerde de Commissie haar bevindingen. Belangrijkste conclusie: -30% kost anno 2012 niet meer als -20% in 2008. Bovendien staan bijkomende voordelen van emissiereducties, zoals meer groene jobs en een betere luchtkwaliteit, op de helling als we de doelstelling niet optrekken naar -30%.

De Commissie ging in haar berekeningen voor een -30% scenario uit van 25% interne reducties en 5% internationale emissiekredieten. Voor heel Europa bedragen de systeemkosten van die 30% doelstelling 0,45% van het BNP in 2020, of exact evenveel als de voorziene systeemkosten van de -20% doelstelling in 2008. Voor België betekent het verhogen van de doelstelling van -20% naar -30% een bijkomende systeemkost van 700 miljoen euro. Dat komt volgens de Europese Commissie in 2020 neer op 2,1 miljard euro of 0,51% van het BNP. Dat bedrag ligt lager dan de systeemkost die in 2008 voor België was

voorzien bij de -20% doelstelling.

Met andere woorden, het is nu niet duurder om voor -30% te gaan dan in 2008 voor -20%.

De reden? De economische crisis, de hoge olieprijs en het Europees klimaatbeleid hebben sneller effect op de broeikasgasemissies dan voorzien en kelderden de prijs van emissierechten in het Europees Handelssysteem (ETS).

De 30% doelstelling kan zelfs positieve resultaten opleveren voor de groei en de werkgelegenheid. Dat hangt af van de gekozen beleidsopties: de inkomsten uit de ETS emissieveiling (vanaf 2013) kunnen bijvoorbeeld gericht ingezet worden ter ondersteuning van het klimaat- en energiebeleid en de creatie van groene jobs.

Naast de mogelijk positieve macro economische impact van de 30% doelstelling, brengt ze aanzienlijke extra baten met zich mee. Voor België: een besparing op de brandstofkosten van 700 miljoen euro tussen 2016 en 2020; voordelen voor de volksgezondheid tot 230 miljoen per jaar en 117 miljoen euro per jaar door minder dure maatregelen tegen luchtvervuiling. Alles samen dus ongeveer 500 miljoen aan extra baten per jaar. Daarbij komen nog 65 miljoen euro extra opbrengsten uit de veiling van duurdere CO2-rechten in 2020.

Wie het rapport van de Europese Commissie leest, vraagt zich werkelijk af waarop de Vlaamse regering wacht om zich achter de 30% doelstelling te scharen.

[Mathias Bienstman](#)

[naar
boven](#)

● [Wijzig uw abonnementsgegevens op \[bondbeterleefmilieu.be\]\(http://bondbeterleefmilieu.be\).](#)

© Copyright BBL 2012

=

-----=

- This E-mail Message was Processed by Virtual AutumnTECH: Standard Edition -

-----=

<http://www.AutumnTECH.com>

=