

Van: BBL - Beleidsbabbel <beleidsbabbel@bblv.be>
Verzonden: donderdag 30 januari 2014 15:35
Aan: BBL - Beleidsbabbel
Onderwerp: Europees klimaatbeleid onder de loep

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

beleidsb@BBEL



Nr. 360 - Europees klimaatbeleid onder de loep

● Suggesties voor nieuwe artikels of reacties welkom op babbel@bblv.be.

Actueel

- Fors inzetten op hernieuwbare energie en energiebesparingen is hard nodig
- Europa zet deur open voor schaliegas én kerncentrales
- Touring/Febiac-studie anders bekeken
- Files eisen hun (stads)tol

~ Actueel ~

Fors inzetten op hernieuwbare energie en energiebesparingen is hard nodig

Het Europese klimaatplan voor 2030 stelt teleur, omdat het voorbijgaat aan de positieve ontwikkelingen inzake hernieuwbare energie. Je mag niet uitgaan van de problemen van vandaag voor het beleid in het komende decennium.

De Europese Commissie heeft gisteren een eerste versie gepubliceerd van een klimaatplan voor 2030. In vergelijking met het 20-20-20-pakket van 2008 verdwijnt de bindende doelstelling voor hernieuwbare energie voor individuele lidstaten. Evenmin ligt er een doelstelling voor energiebesparing op tafel. De Commissie wil daarmee wachten tot later dit jaar, na een evaluatie van het bestaande beleid.

Van de energie-intensieve industrie komen positieve reacties. Ze vreest de stijgende kosten van het ondersteuningsbeleid voor hernieuwbare energie. Als die kosten doorgerekend worden in de energiefactuur tasten ze de competitiviteit aan, luidt de redenering. Diezelfde industrie komt net uit

een crisis en ondervindt stevige concurrentie vanuit de Verenigde Staten. Schaliegas drukt daar tijdelijk de elektriciteits- en gasprijs. Sommige industrietakken hebben het inderdaad niet gemakkelijk. Maar de problemen van vandaag nemen als uitgangspunt voor het beleid in het volgende decennium is riskant en mogelijk kortzichtig. Het gaat voorbij aan evoluties die de huidige situatie doen keren. Je koopt toch ook geen trui voor komende zomer op basis van het winterweer? Zo zullen de prijzen voor hernieuwbare energie nog dalen. Nu al komen er hier of elders in de wereld zonne- en windmolenparken bij, en dat zonder overheidssteun. Het is niet onwaarschijnlijk dat de grootste rem op de verdere ontplooiing van hernieuwbare energie de komende tien jaar niet de prijs zal zijn, maar andere barrières zoals de werking van het energienet, de procedures voor vergunningen of het lokaal draagvlak.

CO2-prijs Door het verdwijnen van bindende nationale doelstellingen voor hernieuwbare energie zullen veel overheden minder moeite doen om die barrières te slechten. Een kostenefficiënte vermindering van de CO2-uitstoot, bijvoorbeeld door het installeren van goedkope hernieuwbare energie, blijft daardoor onbenut. Die situatie doet zich nu al voor in het domein van de energiebesparing. Veel rendabele investeringen gebeuren niet. Denk aan het klassieke voorbeeld waarbij de huiseigenaar geen baat heeft bij energierenovaties, omdat de huurder de energiefactuur betaalt.

Als die kostenefficiënte emissieverminderingen niet gebeuren zal in het huidige systeem de CO2-prijs hoger liggen dan nodig om de reductiedoelstelling te bereiken. Hij zal stijgen tot er voldoende emissiereducties gebeuren. Zo kan een grotere druk ontstaan om gemakkelijke maar duurdere emissiereducties uit te voeren, bijvoorbeeld in de industrie. Dat is een van de opvallende bevindingen van de impactstudie van de Europese Commissie. Zonder bindende en ambitieuze doelstellingen voor hernieuwbare energie en energiebesparing ligt de CO2-prijs in 2030 twee tot vier keer hoger dan wanneer die doelstellingen er wel zijn.

Bij andere cruciale variabelen - zoals de kosten van het energiesysteem, de elektriciteitsprijs of de economische groei - is het verschil tussen de beleidsscenario's veel minder groot. Uit de gehanteerde modellen blijkt zelfs dat een ambitieus energiebesparingsbeleid de kosten van de energie drukt en de groei en werkgelegenheid stimuleert. Het Europese beleid moet vorm krijgen vanuit een rigoureuze analyse, niet vanuit de waan van de dag. Het is aan onze overheid om bindende doelstellingen voor hernieuwbare energie en energiebesparing naar voren te schuiven.

Mathias Bienstman

Europa zet deur open voor schaliegas én kerncentrales

Vorige week presenteerde de Europese Commissie een zeer slap energie- en klimaatpakket voor 2030. De Commissie komt niet verder dan een magere 40% CO2-reductie en verzuimt het de Europese doelstelling van 27% hernieuwbare energie door te vertalen naar bindende richtlijnen voor de lidstaten. Een beslissing die niet alleen milieu-ambitie mist, maar die ook vanuit economisch oogpunt onverstandig is. Bovendien zet de Europese Commissie de deur wijd open voor schaliegas en kernenergie - en ondergraaft zo haar eigen engagement om 80-95% CO2 minder uit te stoten tegen 2050 en de klimaatopwarming te beperken tot 2°C.

 [lees verder](#)

~ Actueel ~

Touring/Febiac-studie anders bekeken

In de verslaggeving over de studie van Touring en Febiac is de algemene teneur dat Koning Auto heer en meester blijft en dat de verwijtende vinger het 'inefficiënte en ontoereikende openbaar vervoer' in ons land toekomt. Jelle de Keyser van Bond Beter Leefmilieu neemt de studie nog eens grondig door en laat zien dat er ook heel andere interessante cijfers naar boven komen, die bepaalde conclusies in een ander perspectief plaatsen.

Interessante cijfers

Zo zijn lang niet alle ondervraagden negatief over het openbaar vervoer of andere alternatieven. 50% geeft aan minder de wagen te willen nemen en meer het openbaar vervoer indien de werkgever een goedkoper of gratis abonnement zou aanbieden. 39% geeft dan weer aan meer de fiets te willen nemen indien de fietspaden er veiliger zouden bij liggen. 63% geeft aan dat als ze de wagen zouden laten staan, ze voor het openbaar vervoer zouden kiezen. Ook komt er uit de studie naar voren dat het regelmatig gebruik van het openbaar vervoer met 15% is gestegen.

Een ander opvallend cijfer is dat gebruikers van het openbaar vervoer een betere score toekennen aan de bereikbaarheid dan autogebruikers, namelijk 7,2 op 10. Ook voetgangers en fietsers doen dit: beide 7,5 op 10.

Op de vraag waar het geld uit autobelastingen heen moet gaan, wordt het onderhoud en optimalisatie van het wegennet als belangrijkste maatregel aangeduid. Maar ook investeren in het aanbod van het openbaar vervoer wordt door 53% van de respondenten toegedicht met een prioriteit van 8 of meer (op 10). Terwijl dit percentage slechts 35% bedraagt bij het investeren in extra rijstroken op ringwegen rond steden.

[!\[\]\(125d701e9425b54c764340b5671b38cd_img.jpg\) lees verder](#)

~ Actueel ~

Files eisen hun (stads)tol

“12 euro tol maakt Brussel horendol”, titelde een artikel in De Standaard op 22 januari, naar aanleiding van een strategisch lek van een studie besteld door de Brusselse regering over stadstol. Aangezien geen enkele politieke partij uiteindelijk te vinden lijkt voor een tarief van 12 euro voor stadstol, is het duidelijk dat het lek eerder dient om het draagvlak van een stadstol an sich onderuit te halen in plaats van een eerlijk debat te voeren. Bovendien wijst een studie van Touring uit dat automobilisten bereid zijn 10,58 euro te betalen voor vlot verkeer.

[!\[\]\(e78f798d4ea5c530c9db49e7d26e6b95_img.jpg\) lees het volledige artikel](#)

© Copyright BBL 2014



BBL2MEET

Op zoek naar een duurzame vergaderplek in Brussel?

 Wijzig uw abonnementsgegevens op bondbeterleefmilieu.be.