



De klimaatplannen en het Belgisch geïntegreerd ‘Nationaal Energie- en Klimaatplan (NEKP)’

Het ‘Akkoord van Parijs’ (2015) legt de basis voor het internationale en nationale beleid voor de komende decennia om de klimaatverandering aan te pakken. Het voornaamste doel bestaat erin om de temperatuurstijging ruim onder 2°C (t.o.v. de pre-industriële periode) te houden en zelfs om deze te beperken tot 1,5°C.

In het kader van de internationale onderhandelingen in de schoot van de Verenigde Naties, heeft België zich ertoe verbonden een strategie voor een koolstofarme maatschappij te ontwikkelen. Een dergelijke strategie moet passen binnen het Europees engagement om de broeikasgasuitstoot tegen 2050 met 80 tot 95% te verminderen ten opzichte van het niveau in 1990.


Alle Europese landen hebben een (ontwerp) Nationaal Energie- en Klimaat Plan (NEKP) ingediend die aangeeft hoe de door Europa gestelde objectieven zullen moeten gehaald worden. Het Belgische NEKP consolideert de plannen van de verschillende Belgische entiteiten op Federaal en regionaal beleidsniveau

Voor meer informatie:

BPF

Jean-Benoît Schrans
jb.schrans@petrolfed.be
Tel. 0497/511.575

www.petrolfed.be

 @petrolfed

Europese klimaatplannen

Tegen 2030 wil de Europese Unie volgende doelstellingen realiseren t.o.v. 2005:

1. De uitstoot van broeikasgassen met minstens 40% verminderen;
2. Het aandeel van hernieuwbare energie tot 32% verhogen;
3. Een verbetering van de energie-efficiëntie met minstens 32,5% bekomen.

Naast de doelstellingen die aan de lidstaten worden opgelegd, heeft de EU ook andere maatregelen genomen en verplichtingen opgelegd m.b.t. bijvoorbeeld de energie-efficiëntie van gebouwen en de CO₂-uitstoot van het transport.

De Raad van de Europese Unie heeft op 15 april 2019 de verordening voor CO₂-emissienormen voor auto's en bestelwagens formeel aangenomen. Nieuwe auto's moeten vanaf 2030 gemiddeld 37,5% minder CO₂ uitstoten ten opzichte van het niveau in 2021. De CO₂-uitstoot door zware vrachtwagens moet met 30% dalen tegen 2030 ten opzichte van 2019.

Nationaal Energie- en Klimaatplan

Alle Europese landen hebben een Nationaal Energie- en Klimaat Plan (NEKP) ingediend die aangeeft hoe de door Europa gestelde objectieven zullen moeten gehaald worden. Het Belgische NEKP consolideert de plannen van de verschillende Belgische entiteiten op Federaal en regionaal beleidsniveau.



Dit plan beoogt de krijtlijnen vast te leggen voor de transitie naar een duurzaam, betrouwbaar en betaalbaar energiesysteem, volgens de vijf dimensies van de Europese Energie-Unie:

- een koolstofarme EU (reductie van broeikasgasemissies en ontwikkeling van hernieuwbare energie),

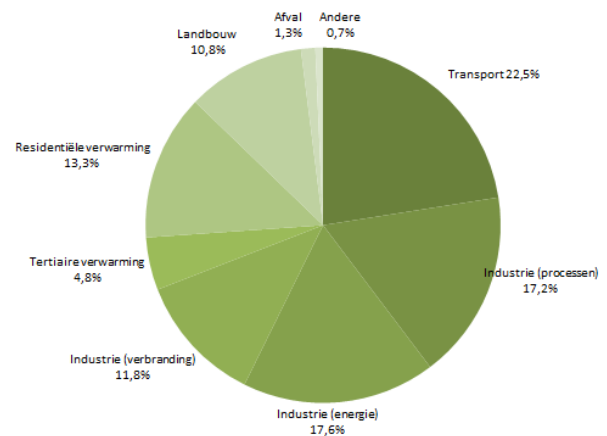
- energie-efficiëntie,
- bevoorradingszekerheid,
- de interne energiemarkt,
- onderzoek, innovatie en concurrentievermogen.

Het Belgisch Nationaal Energie- en Klimaat Plan voorziet tegen 2030 een daling van de broeikasgassen met 35% ten opzichte van 2005. Dit vertaalt zich op regionaal niveau als volgt: Vlaanderen (-35%), Brussel (-32%) en Wallonië (-37%). In 2017 bedroeg de totale uitstoot van broeikasgassen in België 114,5 Mt CO₂-equivalenten, dat is een daling van 22% ten opzichte van 1990.

Broeikasgassen in België

In 2017 vertegenwoordigde de uitstoot van de transportsector 22,5 % van de totale uitstoot van broeikasgassen in ons land, na de industrie (34,8%)ⁱ.

Aandeel van de verschillende sectoren in de totale uitstoot in 2017



Binnen de Europese Unie wordt er een opdeling gemaakt tussen de ETS (energie-intensieve industrieën)- en de niet-ETS-sectoren. In België daalden de emissies van alle broeikasgassen (ETS en niet-ETS samen) in 2016 met 19,7 % ten opzichte van 1990 en met 20,7% ten opzichte van 1995, dat als basisjaar geldt. De grootste bijdrage in de totale emissies komt van CO₂, in 2016 goed voor 85,1%.

ETS

De ETS sectoren zijn de energie-intensieve industrie, waaronder de raffinaderijen en de elektriciteitssector. Zij leveren hun reductie-inspanningen via een separaat systeem, het Europees systeem voor verhandelbare emissierechten (ETS-EU, European Emissions Trading System). Het EU ETS vormt hiervoor een geharmoniseerd instrument dat energie-intensieve industrieën aanzet tot de reductie van broeikasgasemissies terwijl de competitiviteit van de ondernemingen grotendeels gevrijwaard blijft.



NIET-ETS

Tot de niet-ETS-sectoren behoren transport, gebouwen, landbouw, afval en de (beperkte) niet-ETS-onderdelen van de sectoren industrie en energie. De Europese doelstelling voor deze sectoren wordt verdeeld over de verschillende EU-lidstaten. In België wordt deze vervolgens verder opgedeeld tussen de gewesten en de federale overheid.

In 2015 bedroegen de niet-ETS industriële broeikasgasemissies (N₂O, F-gassen en CO₂) 24% van de totale industriële emissies verbonden aan verbranding voor energieproductie en industriële processenⁱⁱ.

Het Belgische NEKP bepaalt dat inzake de reductie van de broeikasgasemissies onder de dimensie decarbonisatie, ons land de emissies van broeikasgassen met 35% moet verminderen in 2030 ten opzichte van 2005 voor de niet-ETS sectoren. Hiervoor zullen de grootste inspanningen moeten komen van de sectoren die het meeste bijdragen tot de broeikasgasemissies: de gebouwen- en de transportsector.

Voor de gebouwensector ligt de nadruk op sterk verbeterde energie-efficiëntie, gekoppeld aan de vergroening van de energiedragers. Voor de transportsector wordt voor het personenvervoer een ambitieuze modale shift nagestreefd, gekoppeld aan een vergroening van het wagenpark en de overige transportmiddelen (goederen, personen, ...).

Transportsector

De meeste maatregelen inzake transport zijn in ons land regionale bevoegdheden.

Vlaanderen engageert zich om de broeikasgasemissies door wegtransport te doen dalen in 2030 minstens met 27% t.o.v. 2005. Nieuw verkochte personenwagens moeten koolstofarm zijn, waarvan minstens de helft emissievrij. Koolstofarme voertuigen zijn batterij-elektrische voertuigen, hybride voertuigen en voertuigen op waterstof, gerecycleerde koolstofbrandstoffen of biobrandstoffen.

Het Waals Gewest streeft naar een vermindering van ongeveer 25% van de uitstoot van broeikasgassen die afkomstig zijn van de transportsector. Het beoogt de vergroening van het wagenpark voor 2030 via een diversiteit aan alternatieve brandstoffen door het aandeel van conventionele thermische voertuigen drastisch te verkleinen en het aandeel van elektrische voertuigen, van auto's die rijden op gecomprimeerd aardgas (CNG), van hybride voertuigen en van voertuigen die rijden op waterstof in evenwicht te brengen. Deze indicatieve doelstelling zal evenwel aanpasbaar blijven aan de evolutie van de technologie, van de prijs van de verschillende energiebronnen, van het op de markt brengen van innovaties, enz.

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest wil met zijn Good Move-plan bijdragen tot een vermindering van 21% van het aantal voertuigkilometers in 2030.

Brandstoffen zijn een federale materie. De bijmenging van biocomponenten in conventionele brandstoffen draagt bij tot het verminderen van de CO₂-uitstoot. Sinds 1 januari 2017 is het verplichte bijmengingspercentage voor benzine 8,5% en voor diesel 6%. Dit verplichte aandeel wordt tegen 2020 verhoogd naar 8,5 % voor het geheel van diesel en benzine, uitgedrukt in energetische waarde. Tegen 2030 moet volgens de Europese Richtlijn 'Renewable Energy Directive RED II' het aandeel hernieuwbare energie in het vervoer minstens 14% bedragen waarbij maximum 7% eerste generatie biobrandstoffen bijgemengd kunnen worden.

Een holistische aanpak van broeikasgasemissies in de transportsector

Een objectieve en correcte vergelijking tussen de verschillende technologieën voor de reductie van broeikasgasemissies in het vervoer moet op een holistische manier worden bekeken. Dit wil zeggen dat CO₂-emissies van een technologie in elke fase moeten worden berekend. Ten eerste is er de productie van primaire energie, zoals ruwe olie, kolen, gas, bio-

grondstoffen en hernieuwbare energie. De energie moet dan worden vervoerd. Het wordt omgezet in brandstof of energie via processen zoals raffinage, energieopwekking en de productie van biobrandstoffen.

De afgewerkte brandstoffen en energie worden vervolgens geformuleerd en gedistribueerd. Ten slotte worden ze gebruikt in voertuigen. Deze stappen vormen de Well-to-Wheel (WTW) -benadering, die kan worden gesplitst in de Well-To-Tank (WTT) en Tank-to-Wheel (TTW) -fasen. Als de CO₂-emissies van de productie en uiteindelijke verwijdering (end of life) van voertuigen worden meegerekend, wordt de aanpak levenscyclusanalyse (LCA) genoemd.

Geen rekening houden met een volledige levenscyclusanalyse en dus een niet-omvattende aanpak kan leiden tot verkeerde conclusies die de realiteit niet weerspiegelen.

Als de analyse van CO₂-emissies van verschillende voertuigtechnologieën bijvoorbeeld beperkt is tot de TTW-fase, zal een batterij-elektrisch voertuig (BEV) als "nulemissie" worden beschouwd. Als het echter elektriciteit uit niet hernieuwbare bronnen (bv kolen) gebruikt, zal een WTW-analyse aantonen dat de BEV daadwerkelijk resulteert in een aanzienlijke CO₂-uitstoot.

Verwarming van gebouwen

De residentiële verwarming van gebouwen is een regionale materie. De vermindering van de CO₂ uitstoot in de gebouwensector voorziet een aantal maatregelen zoals de renovatie en isolatie van gebouwen, het aanmoedigen van warmtepompen, het gebruik van hernieuwbare warmte en restwarmte en, in het algemeen, een transitie van fossiele energie naar hernieuwbare energievormen voor de verwarming.



Het Vlaams Gewest wil vooral inzetten op warmtepompen en warmtenetten die de inzet van hernieuwbare warmte of restwarmte faciliteren.

Het Waals Gewest voorziet dat in 2030 de productie van hernieuwbare warmte goed zal zijn voor ongeveer 25% van het warmteverbruik, alle gebruiksvormen samen. Deze doelstelling wordt behaald door middel van geothermie, vaste biomassa, biogas, warmtepompen in tertiaire en residentiële gebouwen en zonne-energie maar in beperktere mate.

Federale en regionale bevoegdheden

De Gewesten hebben verantwoordelijkheden op gebieden zoals rationeel energieverbruik, bevordering van hernieuwbare energiebronnen, openbaar vervoer, vervoersinfrastructuur, stedelijke en landelijke planning, landbouw en afvalbeheer.



De federale overheid is verantwoordelijk voor grote delen van het belastingsbeleid. Ze is ook verantwoordelijk voor productbeleid (normen, kwaliteit van de brandstof, etikettering en prestatiestandaarden voor elektrische toestellen voor huishoudelijk of industrieel gebruik, ...). Ze is verantwoordelijk voor de energiebevoorradingszekerheid van het land en voor kernenergie.

De drie Gewesten en de federale Regering werken op een permanente basis nauw samen rond het energie- en klimaatbeleid.

Meer informatie op www.cnc-nkc.be/nl/reports.

ⁱ Klimaat.be

ⁱⁱ Ontwerp NEKP, juni 2019