

# **KLIMAAT- NEUTRAAL IN 2050?**

<b><u>INLEIDING</u></b>	<b>09</b>
<b><u>HOOFDSTUK 1</u></b>	
<b>AANGESCHERPTE KLIMAATAMBITIES, AFGESTOMPT INSTRUMENTARIUM</b>	<b>15</b>
<b><u>HOOFDSTUK 2</u></b>	
<b>WAT ALS... WE NIET LEVEN IN EEN MARKTECONOMIE?</b>	<b>51</b>
<b><u>HOOFDSTUK 3</u></b>	
<b>HET TESLA-EFFECT BUITEN DE ELEKTRICITEITSSECTOR</b>	<b>89</b>
<b><u>HOOFDSTUK 4</u></b>	
<b>WIE RENOVEERT HET GEBOUWENPARK?</b>	<b>105</b>
<b><u>HOOFDSTUK 5</u></b>	
<b>EEN NET ZERO-RENOVATIE VAN HET KLIMAATBELEID</b>	<b>131</b>
<b><u>HOOFDSTUK 6</u></b>	
<b>ENKELE CONCLUSIES</b>	<b>147</b>
<b><u>APPENDIX</u></b>	<b>157</b>
<b><u>EINDNOTEN</u></b>	<b>167</b>

**HOOFDSTUK 5**  
**EEN NET ZERO-  
RENOVATIE VAN HET  
KLIMAATBELEID**

Europa hoopt in amper drie decennia een nieuw energielandschap te zien ontstaan. Elke economische sector moet zichzelf heruitvinden en daarvoor bestaat geen *roadmap* die alle onzekerheden elimineert. Iedereen kijkt naar iedereen maar we kijken vooral naar de overheid. De anonieme marktkrachten kunnen niet om met ingrijpende veranderingen op lange termijn. Dus is het aan de overheid om als architect zelf vorm te geven aan het nieuwe energielandschap. Dat kan via regulering, directe marktinterventie en de creatie van nieuwe markten. Eens de vormen van het nieuwe energielandschap scherper afgebakend zijn en volatiliteit plaatsmaakt voor stabiliteit, kunnen de marktkrachten de nieuwe dynamiek zeker ondersteunen.

We verwachten zeer veel van de overheid, maar het recente klimaatpalmares oogt niet overtuigend en er is geen debat over een effectiever of alternatief klimaatbeleid. We doen vooral gewoon verder en dat kan ons op termijn zuur opbreken. Dit hoofdstuk bespreekt kort enkele pijnpunten die het beleid op basis van marktprijzen en incentives sterk relativeren. Ook mist het klimaatbeleid coördinatie en consistentie. Aan het einde van dit hoofdstuk verkennen we opnieuw de organisatie-economie die volgens Simon het aangewezen referentielandschap biedt om veranderingen in af te dwingen. We sluiten af met een renovatievoorstel voor het klimaatbeleid.

## ***SALARISWAGENS***

Hoewel alle beleidsniveaus vasthouden aan de inzet van marktinstrumenten in het klimaatbeleid, vindt de Belgische regering het essentieel om in enkele belangrijke sectoren de normale marktwerking zelf uit te hollen. Het beleid om de CO<sub>2</sub>-uitstoot van het wagenpark te beperken of te verminderen is niet echt consequent. Ons land heeft hoge brandstofprijzen die op termijn zeker een impact hebben op het brandstofverbruik van voertuigen en op het aantal afgelegde kilometers. We veronderstellen daarbij dat economische agenten zoals u en ik vrij rationeel reageren op financiële en fiscale prikkels. Dat kan zeker relevant zijn, maar de Belgische regeringen profileren zich al enkele decennia door het massaal uitdelen van salariswagens met bijhorende tankkaart. Zo beschikt volgens Acerta 21,7% van

de bedienden over een bedrijfswagen met tankkaart<sup>80</sup>. In 2019 schreven Belgische bedrijven maar liefst 315.557 nieuwe voertuigen in. Ter vergelijking: tussen 2017 en 2019 werden jaarlijks ongeveer 550.000 nieuwe personenvoertuigen ingeschreven. Wie over een bedrijfs- of salariswagen met tankkaart beschikt, houdt zich niet bezig met brandstofprijzen en ondervindt vooral een incentive om zoveel mogelijk gebruik te maken van het voertuig waarvoor een bescheiden fiscale bijdrage verschuldigd is.

Wat is in een dergelijke marktomgeving de zin van hoge brandstofprijzen of CO<sub>2</sub>-heffingen om de energievraag in de transportsector te drukken? Moeten we de uitstoot van salariswagens integreren in het Europese systeem van emissiehandel? Figuur 3 maakt al duidelijk dat de beperkte daling van de Belgische CO<sub>2</sub>-uitstoot deels op rekening komt van de toename van de uitstoot in de transportsector. Die toename kunnen we niet zomaar op rekening van de salariswagens schrijven, maar het fenomeen van de salariswagen staat haaks op een consistent klimaatbeleid. Maar er is ook goed nieuws: door op termijn aan alle werkenden – ook werknemers met preciaire deeltijdse jobs – een salariswagen te geven, verdwijnt het probleem van de *gilets jaunes* vanzelf.

Met de keuze voor salariswagens zet de overheid de marktwerking in een belangrijke sector buiten spel. In ruil krijgen we gesubsidieerde congestie en vervuiling. Voor sommigen biedt de elektrische auto de gedroomde oplossing. Maar elektrische auto's staan ook in de file. Het massaal uitdelen van auto's als deel van een verloningspakket suggereert een zeer groot overschot aan kostbare grondstoffen en dat is niet het geval.

Onze overheid subsidieert ook het brandstofverbruik in de luchtvaartsector. Kerosine wordt niet belast en er is geen btw op vliegtuigtickets. Vliegen is kunstmatig goedkoop in vergelijking tot reizen met de trein. Door spotgoedkope vliegtickets kreeg het massatoerisme een overbodig duwtje in de rug en kreunen de populaire Europese steden onder een toevloed van toeristen, die dikwijls voor veel overlast en relatief weinig inkomsten zorgen. Verhuurplatforms voor kamers, appartementen en woningen spelen in op die toestroom van toeristen, waardoor het aanbod van huurwoningen in populaire steden zoals Amsterdam of Berlijn verder inkrimpt. Tijdens de eerste lockdown kregen de luchtvaartmaatschappijen

massaal en onvoorwaardelijke overheidssteun. Ons land koos in 2022 wel voor een beperkte belasting op vliegtickets, maar die is zo laag dat niemand ze zal opmerken. Net zoals bij de suikertaks zal achteraf vastgesteld worden dat de belasting geen enkele impact heeft gehad op het gedrag en daarom beter afgeschaft kan worden.

Na de tweede lockdown kwam het Next Generation EU-investeringsprogramma waarmee de Europese Unie de economie na de coronacrisis wil herlanceren. Ongeveer 30% van het ruime Next Generation EU-budget is in principe gereserveerd voor ecologische of Green Deal-projecten. Het merendeel van het budget gaat echter naar de directe expansie van het fossiele systeem. Zo zal onder andere geld stromen naar extra luchthavencapaciteit in Barcelona om goed te kunnen anticiperen op de verdere expansie van het internationale toerisme. De link met een klimaatneutraal Europa tegen 2050 is niet altijd even duidelijk.

## **VEESTAPEL**

De productie van vlees wordt in de Europese Unie nog steeds sterk gesubsidieerd, hoewel de veestapel al lang voor zeer grote ecologische uitdagingen zorgt. De productie van vlees is globaal verantwoordelijk voor 18% van de totale CO<sub>2</sub>-uitstoot en elk ernstig gezondheidsadvies wil net de vleesconsumptie beperken. We eten nog steeds te veel vlees.

De stikstofuitdaging sluimert al lang rond de veesector, maar onze overheid heeft zo lang mogelijk gewacht om corrigerende of beperkende maatregelen in te voeren. Nadat Nederland vergunningen begon te weigeren voor nieuwe megastallen bleef Vlaanderen nieuwe vergunningen uitdelen, dikwijls voor megastallen dicht bij de grens met Nederland. Maar ook in de Westhoek steeg het aantal megastallen. Een interessant element in dit verhaal is de daling van de vleesconsumptie in verschillende westerse landen. Het deel van de bevolking dat zich ernstig informeert over voedingskeuzes en het consumptiegedrag bijstuurt, neemt toe en dat is slecht nieuws voor de vleesindustrie. Geen enkele ernstige studie over voedingskeuzes pleit voor een hogere vleesconsumptie. Wie belang hecht

aan de eigen gezondheid, eet best weinig rood vlees en zeker geen verwerkte vleesproducten. Het aantal vegetariërs en flexitariërs neemt toe en die evolutie zal versnellen. Ook de consumptie van dierlijke melk en kazen zal op termijn dalen.

Hoewel onze beleidsmakers dat zeer goed weten, werd de verdere expansie van de veestapel vergund. Veeboeren moeten in toenemende mate mikken op de export naar landen waar het besef over het verband tussen voedingskeuzes en gezondheid minder is doorgedrongen. Maar iedereen mikt op die landen wanneer de traditionele markten krimpen. De prijzen voor vlees dalen en veeboeren verdienen amper hun kosten terug. Intussen stijgen de stikstofemissies verder en worden drastische maatregelen onafwendbaar. Een deel van de veeboeren zal onteigend worden. De factuur daarvan is voor de belastingbetaler.

Waar in dit verhaal wordt nog enige economische meerwaarde gecreëerd? Veeboeren hebben zeer hard gewerkt om finaal amper iets te verdienen, terwijl de druk op het ecosysteem alsmaar toenam. Het is een pijnlijk verhaal van welvaartsvernietiging. Is het dezelfde overheid die ons moet leiden naar een klimaatneutrale toekomst tegen 2050? Diezelfde overheid heeft ook in het PFOS-dossier een verpletterende indruk gemaakt. Milieu-juriste Isabelle Larmuseau is daarover formeel: ‘Onze eigen overheid is nog criminelier dan 3M<sup>81</sup>.’

## **FOSSIELE SUBSIDIES**

Alle westerse landen blijven op een directe of indirecte manier het gebruik van fossiele energie subsidiëren. Zo geniet steenkool in ons land nog steeds van een btw-tarief van 6%, terwijl groene energie in onze elektriciteitsfactuur zeer zwaar belast wordt. Een recent rapport van de FOD Financiën concludeert dat de directe fossiele subsidies in ons land in 2019 opliepen tot €11,2 miljard of 2,4% van het BBP<sup>82</sup>. In 2015 bedroegen de fossiele subsidies nog 3,2% van het BBP. De overheid boekt dus beterschap in dat dossier, maar een versnelling zou zeer wenselijk zijn. Bovendien zijn er nog de indirecte subsidies. In de

Europese landbouwbudgetten domineren de subsidies voor veeboeren en veevoerders. Die landbouwsubsidies verlagen de kostprijs van de vleesproductie, waardoor de CO<sub>2</sub>-uitstoot van onze vleesconsumptie indirect gesubsidieerd wordt.

De inventaris van de fossiele subsidies maakt deel uit van het Nationaal Energie-Klimaatplan (NEKP). Ons land is verplicht om die inventaris over te maken aan de Europese Commissie. Elk pleidooi voor de afschaffing van die subsidies klinkt plausibel, maar ook het sociale tarief voor aardgas en elektriciteit en de OCMW-fondsen voor de toegang tot energie zijn opgenomen in die inventaris. Bepaalde subsidies hebben een belangrijke maatschappelijke finaliteit. Het gunsttarief voor steenkool kost ons in 2019 wel meer dan de OCMW-fondsen voor de toegang tot energie. De subsidiekost van de bedrijfswagens loopt in 2019 op tot €1,87 miljard en de btw-vrijstelling voor vliegtuigtickets kost ons jaarlijks €228 miljoen.

## **OVERHEID, KEN UZELF**

De inventaris van de directe fossiele subsidies maakt duidelijk dat er nog steeds zeer verschillende interpretaties zijn van het streven naar klimaatneutraliteit. Het klimaatbeleid wordt nog steeds niet echt gecoördineerd door onze vele overheden. We subsidiëren salariswagens en debatteren over een CO<sub>2</sub>-heffing voor non-ETS-sectoren. Wie bedenkt dat toch? Kunnen lobbyisten noodzakelijke beleidscorrecties lang tegenhouden omdat ze hun métier goed beheersen of omdat ze geen echte tegenpartij hebben?

**“ De versnippering van de bevoegdheden dreigt ook onze toekomst te versnipperen.”**

De overheid is de belangrijkste organisatie van onze economie, maar benut haar potentieel niet. Dat gebrek aan slagkracht heeft veel te maken met de bizarre Belgische voorkeur om bevoegdheden en verantwoordelijkheden maximaal te versnipperen. In het begin van de coronacrisis bleek plots dat ons land niet minder dan negen – of waren het er toch maar

acht? – ministers telde met een bevoegdheid inzake volksgezondheid. En deze excellenties waren niet op de hoogte van elkaars bestaan. Voer voor onze cabaretiers, maar de versnippering van de bevoegdheden dreigt ook onze toekomst te versnipperen.

## **KLIMAATNEUTRAAL IN 2050 → KLIMAATNEUTRALE OVERHEID IN 2050**

Een effectief klimaatbeleid vertrekt van een elementaire consistentie. Zo moeten binnen enkele jaren alle fossiele subsidies afgebouwd zijn. Maar na die noodzakelijke stap wacht ons nog een lang traject. Klimaatneutraliteit impliceert dat in 2050 alleen klimaatneutrale bedrijven en klimaatneutrale overheden een plaats verdienen in de markt en in het energielandschap. Vandaag legt de overheid vooral doelstellingen op aan andere economische sectoren, maar dat is onvoldoende. De overheid moet als architect van het nieuwe energielandschap ook de eigen routines, processen, activa en logistieke stromen klimaatneutraal maken tegen 2050. Voor de eigen transformatie kunnen onze overheden samenwerken met private organisaties. Publieke en private organisaties hebben hetzelfde doel en samenwerking zal essentieel zijn om de ambities waar te maken.

In de voorgaande hoofdstukken kwam het belang van de *supply of value chain* herhaaldelijk aan bod. Bij ons streven naar klimaatneutraliteit mogen we geen koolstoflekken uitlokken door energie-intensieve productie te verhuizen naar Azië of Afrika. Voor de planeet moeten we klimaatneutraliteit over de ganse waardeketen nastreven. En die boodschap is al zeer goed begrepen door een toenemend aantal bedrijven. Dat brengt ons bij de Net Zero-agenda. Vooruitziende bedrijven streven naar radicale emissiereducties over de complete *value chain* en dat is ook het pad dat onze overheden op termijn zullen moeten bewandelen.

## **NET ZERO**

Een (klein) deel van het bedrijfsleven neemt de klimaatuitdaging zeer ernstig en maakt werk van een Net Zero-agenda voor de totale *value chain* of waardeketen. Deze bedrijven willen hun CO<sub>2</sub>-emissies vanuit een levenscyclusperspectief in lijn brengen met de emissiereducties die nodig zijn om de globale temperatuursverandering te beperken tot 1,5 °C. Deze bedrijven streven niet naar klimaatneutraliteit binnen de Belgische landsgrenzen of binnen de Europese Unie. Ze willen over hun globale *value chain* – ongeacht het aantal landen dat deze *value chain* connecteert – streven naar een radicale emissiereductie. Bedrijven met een Net Zero-agenda hebben die zelf ontwikkeld en vragen niet om subsidies of fiscale voordelen om de grote uitdaging stap voor stap waar te maken. Tegen 2030 wil Nike de eigen uitstoot van broeikasgassen beperken met 65% en de uitstoot over de totale *supply chain* buiten de eigen productiefaciliteiten met 30%<sup>83</sup>. Nike kiest voor koolstofarme materialen, intense samenwerking bij de decarbonisatie bij de leveranciers, 100% hernieuwbare elektriciteit en de volledige elektrificatie van het eigen voertuigenpark. Maar Nike is ook realistisch: *‘At our scale, it’s an ambitious goal, and many of our toughest challenges still lie ahead. But with clear targets and clear strategies, ambitious does not have to mean aspirational’*<sup>84</sup>.

Bedrijven zoals Nike koppelen geen voorwaarden aan hun Net Zero-agenda, bijvoorbeeld inzake het prijsniveau van fossiele brandstoffen. Ze kiezen voor Net Zero omdat ze dat noodzakelijk vinden. Binnen bedrijven zijn blijkbaar heel wat mensen werkzaam die zelf strategisch kunnen denken en echt geen prijsprikkels of andere incentives nodig hebben om tot actie over te gaan. Wie had dat gedacht?

**“ Voor onze beleidsmakers volstaat het dat onze wegen dichtslibben met elektrische voertuigen. De ecologische impact van de productie van de auto’s zelf of van de batterijen is een probleem voor iemand anders.”**

Er zijn enkele verschillen tussen Net Zero en klimaatneutraliteit, maar beide concepten zullen op termijn convergeren<sup>85</sup>. En naast Net Zero circuleren er heel wat vergelijkbare concepten. Ondanks hun diversiteit mobiliseren die nieuwe *buzzwords* steeds eenzelfde bereidheid binnen organisaties om de eigen strategie en activiteiten fundamenteel te herbekijken vanuit een ecologisch perspectief. Zo willen enkele autobedrijven meer doen dan alleen maar elektrische auto's produceren. Een elektrische auto genereert geen directe CO<sub>2</sub>-uitstoot bij het rijden, maar natuurlijk wel bij de productie. Voor onze beleidsmakers volstaat het dat onze wegen dichtslibben met elektrische voertuigen. De ecologische impact van de productie van de auto's zelf of van de batterijen is een probleem voor iemand anders. Dat is geen duurzaam perspectief. Op termijn zullen de meest vooruitziende autobedrijven zich transformeren tot Net Zero-aanbieders van individuele en semi-collectieve mobiliteitsoplossingen.

De vrijwillige Net Zero- of equivalente initiatieven van private bedrijven sluiten aan bij de zeventien Sustainable Development Goals (SDGs)<sup>86</sup> van de VN en bevestigen de relevantie van Corporate Social Responsibility (CSR)<sup>87</sup>. Wanneer private bedrijven aangeven dat ze veel meer willen doen dan het beleid vraagt, beoordelen ze daarmee ook het huidige klimaatbeleid. Een toenemend aantal bedrijfsleiders vreest dat het huidige klimaatbeleid niet kan zorgen voor de radicale emissiereducties die nodig zijn.

Organisaties die ernstig werk willen maken van een Net Zero-agenda maken strategische keuzes op lange termijn, zijn overtuigd van het grote aanpassingsvermogen van hun eigen organisatie en geloven in nieuwe partnerships met hun belangrijkste leveranciers en klanten. Elke component van de *value chain* moet immers op de juiste manier ingepast worden in een effectieve Net Zero-strategie. En grote bedrijven hebben de macht om dergelijke partnerships af te dwingen, wat niet het geval is voor de kmo om de hoek. Als de grootste bedrijven Net Zero willen worden, trekken ze vele andere bedrijven op termijn mee in dat verhaal.

En hoe zit het met de consument? Is het toeval dat we bij de bekende beursgenoteerde bedrijven met Net Zero-ambities dikwijls lifestylebedrijven vinden, zoals Nike en Adidas, die hard investeren in communicatie over duurzaamheid met hun relatief jonge klanten? En ja, het engagement van die bedrij-

ven beperkt zich niet tot ecologische objectieven. Nike werd recent in China verketterd omdat het bedrijf het waagde bezorgdheid te uiten over mogelijke dwangarbeid in de Chinese moslimprovincie Xinjiang. Kort na de invasie in Oekraïne sloten vele internationale bedrijven hun vestigingen in Rusland, maar bleven ze hun Russische personeel verder betalen. In bepaalde gevallen was de sluiting het gevolg van logistieke problemen door de sancties tegen Rusland, maar bijna altijd was het een bewuste keuze als sterk statement tegen de verschrikkelijke agressie tegenover Oekraïne. Die sluitingen hebben een zeer grote kostprijs – Rusland dreigt immers activa te confisceren – en duiken op in de kwartaalrekeningen van bedrijven die we vooral hun kortzichtigheid verwijten. Als die trend zich doorzet, vinden we binnenkort de echte activisten niet meer op straat, maar in de boardroom van multinationals...

Vele grote en kleine ondernemingen hebben wellicht nog nooit gehoord van Net Zero of equivalente concepten. Ach, waait ook deze hype niet snel over? Voor die bedrijven volstaat een afwachtende houding tegenover de klimaatuitdaging. Het is comfortabel om te blijven wachten op een overheid die het zelf niet zo goed weet. Dat is een riskante strategie, omdat de Net Zero-bedrijven zeer goed weten dat ze als rolmodel het toekomstige beleid kunnen beïnvloeden. 2030 komt dichterbij en als de uitstoot in de eerstkomende jaren vrij stabiel blijft in de Europese Unie, moet er in principe een sterke beleidsreactie komen. Dan zal gekeken worden naar wat echt kan werken en dan komen reductiedoelstellingen voor de complete *value chain* in het vizier, zeker als meer en meer bedrijven hun Net Zero-agenda blijven onderbouwen met strategische investeringen. Vandaag investeren in Net Zero is werken aan een concurrentieel voordeel op lange termijn.

Binnen de Europese Green Deal werkt de Europese Commissie momenteel aan een CO<sub>2</sub>-compenserende heffing of koolstofcorrectie aan de Europese buitengrenzen<sup>88</sup>. Wie wil verkopen in Europa zal niet kunnen genieten van een eventueel kostenvoordeel als gevolg van het ontbreken van een klimaatbeleid in bepaalde Aziatische of Afrikaanse landen. Door die nieuwe heffing zijn exporterende bedrijven verplicht om een invoerheffing te betalen of zelf te investeren in CO<sub>2</sub>-reductie. Klinkt logisch, maar een dergelijke heffing mag niet discriminerend zijn, wat impliceert dat Europa transparante criteria moet uitwerken. Zo komen we vanzelf terecht bij levenscyclusanalyses voor de complete waardeketen. Als een producent



uit Taiwan of de Filipijnen via een gevalideerde levenscyclusanalyse klimaatneutraliteit kan aantonen, volgt er geen compenserende heffing aan de Europese buitengrens.

Er hangt een groot prijskaartje aan het waarmaken van Net Zero-ambities. Er is eerst een zeer grote investering in de juiste informatiestromen. Niet elk bedrijf heeft een complete kijk op de eigen *supply of value chain*. Die is dynamisch en elke verandering moet op termijn correct opgevolgd worden binnen een betrouwbaar en geloofwaardig informatiesysteem. Organisaties zoals Nike of IKEA beschikken daartoe over grote budgetten, maar de lokale kmo moet wellicht ondersteund worden in die zoektocht. Op termijn is ook coördinatie nodig om te komen tot uniforme en vergelijkbare informatiesystemen die organisaties op een kosteneffectieve manier ondersteunen tijdens hun Net Zero-strategie. Als we het streven naar Net Zero echt willen opschalen, is enige standaardisatie van en uniformiteit binnen de informatiestromen geen overbodige luxe. Eens de koolstofintensiteit over de *value chain* compleet in kaart is gebracht, kan strategisch geïnvesteerd worden in emissiereducties. Daartoe zijn externe prikkels zoals CO<sub>2</sub>-heffingen van weinig belang, maar wordt vooral samenwerking tussen bedrijven essentieel. Eén leverancier van machineonderdelen uit Taipei heeft verschillende klanten in Europa, Korea en Japan die bij voorkeur gelijkaardige Net Zero-aanpassingen willen bespreken en ondersteunen. In de ideale wereld krijgen alle leveranciers van de producent van machineonderdelen ook dezelfde vragen van al hun klanten. Een coördinatie van de informatiestromen kan de aanpassingskosten sterk drukken. Omwille van hun grootte kunnen de al vermelde multinationals wel onmiddellijk een aanzienlijk deel van de markt mobiliseren. En dat zal nodig zijn.

## **NET ZERO-OVERHEID**

Ook de overheid zelf moet klimaatneutraal werken tegen 2050. Vandaag legt de overheid zichzelf al klimaatdoelstellingen op. Zo zijn er specifieke ambities om overheidsgebouwen ingrijpend energetisch te renoveren. Enkele administraties zetelen vandaag in zeer energiezuinige gebouwen, maar er is nog werk aan de winkel. En dan zijn er de scholen, ziekenhuizen,

woonzorgcentra, culturele centra, sporthallen en zwembaden die door overheden direct of indirect beheerd en/of gefinancierd worden. Voor de renovatie van dat publieke patrimonium bestaan ambitieuze plannen, maar van een overtuigende renovatiegolf is voorlopig nog geen sprake, ook niet in de jaren waarin de overheid renteloos geld kon lenen. Ook hier speelt de versnippering van bevoegdheden en verantwoordelijkheden. Scholen moeten wachten op renovatiebudgetten die tot voor kort niet voorzien waren in de algemene onderwijsbudgetten. We kunnen toch niet verwachten dat het onderwijsbeleid zich bezighoudt met energie-efficiëntieverbeteringen en andere klimaatdoelstellingen? Daarvoor moeten andere instanties en budgetten aangesproken worden. Wanneer iedereen zo denkt, gebeurt er niet al te veel en dat kunnen we ons geen dertig jaar meer veroorloven. Voorts blijkt het dikwijls moeilijk om de beschikbare budgetten om te zetten in reële projecten. Zo werden recent extra middelen voorzien voor de renovatie van sociale huurwoningen en voor het versneld uitvoeren van wegwerkzaamheden en andere infrastructuurwerken maar slagen de verantwoordelijke overheden er niet in om tijdig bijkomende projecten toe te wijzen aan aannemers en bouwbedrijven. De niet-opgebruikte middelen worden overgedragen naar het volgende kalenderjaar. Op zich geen probleem natuurlijk, maar we moeten wel beseffen dat de capaciteit om nieuwe infrastructuurprojecten snel te laten uitvoeren blijkbaar beperkt is. Dit moet een aandachtspunt zijn voor wie rekest op een snelle ingrijpende energietransitie.

Om de evolutie naar een klimaatneutraal energielandschap echt te ondersteunen moet de overheid zelf werk maken van een Net Zero-strategie voor de eigen organisatie. Wat de overheid vraagt aan andere spelers in de economie, moet de overheid ook verdienen. Als onze zeer grote overheid tegen 2050 klimaatneutraal wil werken, heeft dat een enorme impact op de rest van de economie en dus op de *value chain* van iedereen die samenwerkt met de overheid. Eens de overheid dat proces op een ernstige manier opstart, zullen alle leveranciers en ontvangers van overheidssubsidies geconfronteerd worden met Net Zero-voorwaarden. De optelsom van de overheidsconsumptie en overheidssubsidies is goed voor 8 tot 10% van ons BBP. Vandaag koopt de overheid aan bij bedrijven zonder uitgesproken klimaatambities en stromen miljarden naar bedrijven met een hoge ecologische voetafdruk. Binnen een Net Zero-overheids-

agenda wordt de boodschap relatief eenvoudig: wie wil blijven verkopen aan overheden en graag overheidssubsidies blijft ontvangen, moet de eigen value chain op een transparante manier in kaart brengen en investeren in een sterke reductie van de ecologische impact over de levenscyclus. Dat vraagt natuurlijk tijd, het nodige overleg en aanzienlijke budgetten. Vandaag subsidieert de overheid onze consumptie van fossiele energie. Wel, het merendeel van die subsidies schrappen maakt middelen vrij die bedrijven kunnen helpen bij het uitwerken van hun Net Zero-strategie.

Het aantal bedrijven met een Net Zero-strategie zal in de toekomst toenemen en wanneer zowel de overheid als alle bedrijven die vandaag direct afhankelijk zijn van de overheid Net Zero moeten worden, ontstaat snel een kritische massa – tot 10% van het BBP – die hefboomen biedt voor alle economische sectoren. Mits de juiste ondersteuning koppelen ook kleine kmo's zich aan die dynamiek en ontstaan leereffecten, schaalconomieën en natuurlijk nieuwe processen, technologieën en concepten. Een innovatiegolf trekt zich op gang. Indien alleen de Belgische overheden een Net Zerostrategie willen afdwingen, blijft dit vanuit Europees standpunt een beperkte innovatiegolf. Pas wanneer alle Europese overheden op aangeven van de Europese Commissie volop inzetten op Net Zero, ontstaat een globale innovatiegolf omdat alle multinationals en grote bedrijven hier willen blijven verkopen.

Het succes van een Net Zero-agenda staat of valt met het vermogen van een organisatie om zich aan te passen aan wijzigende omstandigheden. De beste organisaties hebben dat altijd al gekund en zullen ook in hun Net Zero-missie slagen. Bovendien is er één zekerheid: we moeten absoluut tegen 2050 klimaatneutraal zijn. Elk nieuw klimaatrapport confronteert ons met meer en grotere risico's. Er zal in 2035 geen klimaatrapport verschijnen dat vraagt om minder snel de CO<sub>2</sub>-uitstoot te verminderen. Hoewel de uitdaging zeer groot is, is het einddoel zeer duidelijk afgebakend.

Multinationals liggen dikwijls onder vuur omwille van hun marktmacht, stijgende winsten en hun neiging tot belastingontwijking. Die kritieken verdienen zeker onze aandacht, maar niets verhindert onze beleidsmakers het concurrentiebeleid en het fiscale systeem ingrijpend aan te passen om bepaalde excessen tegen te gaan. Voorts moeten we erkennen dat een kli-

maatbeleid zonder de volle medewerking van de machtigste bedrijven niet voor de nodige trendbreuk zal zorgen. We hebben de Net Zero-ambities van de grote bedrijven nodig. Op termijn moet de globale *supply chain* integraal verduurzamen en de expertise om dat mogelijk te maken vinden we alleen bij de grootste bedrijven. De overheid moet vooral de verspreiding van die ambities in de ruime economie en maatschappij ondersteunen. De overheid moet zelf de Net Zero-uitdaging aangaan, terwijl kleine bedrijven gericht geholpen worden om hun eigen klimaatambities waar te maken.

**“ Net Zero-regulering voor de flexibele organisatie-economie wordt een cruciale component in een klimaatbeleid dat een hogere effectiviteit beoogt.”**

Om duidelijkheid te scheppen werkt bij voorkeur de Europese Commissie op termijn aan Net Zero-regulering voor private en publieke organisaties. Vandaag borrelen grote ambities spontaan op, maar de evolutie naar klimaatneutraliteit is geen vrijblijvend project. Net Zero-regulering voor de flexibele organisatie-economie wordt een cruciale component in een klimaatbeleid dat een hogere effectiviteit beoogt.



BORGERHOFF  
& LAMBERIGTS

OWL PRESS

Gent, België  
info@owlpress.be  
www.owlpress.be

ISBN 9789463934497  
NUR 907  
Thema KCVG  
D2022/11.089/64

© 2022, Borgerhoff & Lamberigts nv

Auteur: Johan Albrecht

Coördinatie: Sophie Vanluchene, Nina Waegemans & Joni Verhulst  
Eindredactie: Remco Houtman-Janssen  
Ontwerp cover en binnenwerk: Robin J. August  
Zetwerk: Robin J. August

Gedrukt in Europa

Eerste druk: mei 2022

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, elektronische drager of op welke wijze dan ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.

De uitgever heeft geprobeerd bij de samenstelling van deze uitgave alle rechthebbers op copyright te contacteren. Mocht er een opname zonder voorkennis van rechthebbers zijn gebeurd, dan verzoeken wij dezen alsnog contact op te nemen.