

Synthese van de politieke verbintenissen

Lente van het Leefmilieu

2 juli 2008

Workshop “Klimaat en Energie”

Maatregelengroep 7: Voorbeeldrol van de overheid

Maatregel 40: Beleid op het vlak van de aankoop van minder vervuilende voertuigen

➤ Beschrijving van de maatregel

Dankzij een eerste revisie van de ministeriële rondzendbrief 307 (quater) inzake het aanschaffen van personenvoertuigen bestemd voor de staatsdiensten en voor de instellingen van openbaar nut (FOD, POD, parastatalen, OISZ, wetenschappelijke instellingen) kon in 2004 op federaal niveau rekening worden gehouden met bepaalde technische voorschriften die beter zijn voor het milieu (met name de vastlegging van de CO₂-emissienormen voor nieuwe voertuigen en hun brandstofverbruik) bij de vernieuwing van het wagenpark.

Volgens de rondzendbrief moest slechts 50% van het nieuwe wagenpark voldoen aan deze milieuvoorschriften.

In deze nieuwe legislatuur werd tijdens de Ministerraad van 1 februari 2008 niet alleen een rondzendbrief goedgekeurd waarin de milieuvoorschriften worden vastgelegd waaraan de voertuigen in het wagenpark van de ministeriële kabinetten/ beleidscellen moeten voldoen, maar werd tevens aan de minister belast met het openbaar ambt gevraagd om de rondzendbrief 307 quater te herzien.

De coördinatie van de revisie van deze rondzendbrief gebeurt door de FOD P&O (dienst ABA-FOR) via een inter-FOD-werkgroep. In februari heeft deze werkgroep tevens een technische subgroep gecreëerd (voorzeten door het DG Leefmilieu van de FOD Volksgezondheid, Veiligheid van de voedselketen en Leefmilieu) om de omvang van de revisie van de vereiste milieuvoorschriften te bepalen en de evaluatiemethode(s) voor deze voorschriften/vereisten te definiëren.

De doelstelling van deze revisie is zowel kwantitatief (van toepassing voor elk nieuw aangekocht voertuig binnen een beter gedefinieerd en strikter budgettair kader) als ambitieus op het vlak van de milieuprestaties, aangezien er wordt geprobeerd om rekening te houden met de globale milieupact (van alle uitgestoten verontreinigende stoffen) van deze voertuigen.

Twee discussiepunten:

- De kwestie van het gebruik van de Ecoscore-methode om het werk van de overheidsaankopers te vergemakkelijken, wordt aangekaart.
- Hoe kunnen we er zeker van zijn dat de federale en gewestelijke entiteiten dezelfde criteria gebruiken zodat er voldoende gewicht in de schaal kan worden gelegd om de markt te laten evolueren?

➤ **Standpunt van de stakeholders: consensus**

Observaties:

- De werkgroep is bereid om tot een dynamiek te komen over alle voertuigen en het proces voor bedrijfsvoertuigen nieuw leven in te blazen.
- De bestaande werkgroep voor de herziening van de circulaire zou, op vraag van de overheidsbedrijven, de minister bevoegd voor de overheidsbedrijven moeten inlichten over de resultaten van deze werkgroep. De minister bevoegd voor de overheidsbedrijven kan hieruit dan inspiratie opdoen bij de opstelling van haar beheerscontracten. De parastatalen en overheidsbedrijven zullen bovendien worden ingelicht over en warm gemaakt voor de inhoud van deze rondzendbrief.
- Voor de niet-personenwagens moet er een werkgroep opgericht worden die, na kennisname van de aanbevelingen uit de studie van VITO, concrete maatregelen zal voorstellen. Deze werkgroep zal bestaan uit het Ministerie van Landsverdediging, de betrokken Fod's en Pod's, de overheidsbedrijven,...
- De uitbreiding van de maatregel tot federale mandatarissen (voorzitters, dg's), tot de beleidscellen en de politieke verantwoordelijken.
- De rationalisering van het realtimebeheer van de vloten van bestaande voertuigen, met eventueel het gebruik van 'car sharing' (een maatregel die werd besproken in de workshop Mobiliteit).
- Wat de Ecoscore-methodologie betreft, stelt de werkgroep voor dat de technische groep zijn evaluatie afsluit. Als de evaluatie positief is, wordt Ecoscore gekozen. Maar toch is het nodig een platform op te richten (FOD Leefmilieu, FOD Mobiliteit, de milieu-ngo's, FEBIAC, de transportsector...) om de kwaliteit van de gegevens die in Ecoscore worden gebruikt, te verbeteren.
- Wat de overheidsopdrachten betreft, wordt er gevraagd dat de milieucriteria meer gewicht in de schaal kunnen leggen (minimaal 15%).
- De groep "duurzame overheidsopdrachten" van de ICDO zal de criteria uniformiseren en zal aan een technische groep vragen om deze criteria op te stellen (www.gidsvoorduurzameaankopen.be).
- Het bepalen van concrete tijdsgebonden doelstellingen m.b.t. de verbetering van de milieuperformantie van het wagenpark.

➤ **Engagement op politiek vlak**

Er wordt gewerkt aan een rondzendbrief over de aankoop van personenwagens bestemd voor de staatsdiensten en voor de instellingen van openbaar nut door het kabinet Vervotte. Deze rondzendbrief wordt gefinaliseerd. Deze is het resultaat van een samenwerking met het kabinet Onkelinx, de FOD P&O en de FOD Volksgezondheid, Veiligheid van de voedselketen en Leefmilieu.

Ook de ecoscore wordt momenteel berekend.

Maatregel 41: Rationalisering en compensatie voor de CO₂-uitstoot door de verplaatsingen per vliegtuig van de personeelsleden van overheidsdiensten in het kader van hun functie (internationale missies).

➤ **Beschrijving van de maatregel**

Internationale missies van de personeelsleden van overheidsdiensten leiden tot een groot aantal verplaatsingen per vliegtuig, wat voor een substantiële uitstoot van broeikasgassen zorgt. Zo bedroeg het aantal retourvluchten door federale ambtenaren voor alle bestemmingen in 2006 meer dan 6500, goed voor een uitstoot van 13.000 ton CO₂.

Een niet te verwaarlozen gedeelte van deze uitstoot zou kunnen worden vermeden door de rationalisering van de verplaatsingen, een intensiever gebruik van tele- of videoconferenties en het systematische gebruik van de trein voor bestemmingen waarbij dit mogelijk is. De uitstoot van onvermijdelijke vluchten kan worden geneutraliseerd door middel van compensatiesystemen. Een algemeen gebruik van compensatie voor de uitstoot tijdens vluchten door de overheidsdiensten zou een substantiële impact hebben op milieuvlak en zou bijdragen aan de promotie van het systeem voor emissiecompensatie bij het grote publiek en de bedrijven.

In de praktijk zijn er twee mogelijkheden voor deze compensaties.

- De eerste mogelijkheid bestaat erin emissiekredieten aan te kopen en te annuleren die worden gegenereerd door projecten die lopen binnen het kader van een van de flexibiliteitsmechanismen voorzien in het Protocol van Kyoto, het 'Mechanisme voor schone ontwikkeling' (Clean Development Mechanism, CDM) of de 'gemeenschappelijke uitvoering' (Joint Implementation, JI). Het aantal geannuleerde kredieten stemt overeen met de geschatte uitstoot van de vlucht (per passagier) en compenseert dus deze emissie (de kredieten stemmen overeen met een gecertificeerde reductie van broeikasgasemissies).
- De tweede mogelijkheid is om een beroep te doen op een compensatieprogramma, waaraan de passagier deelneemt door een supplement te betalen bovenop de prijs van de vlucht. Dit bedrag wordt vervolgens geïnvesteerd in projecten voor emissiereductie.

In beide gevallen is het systeem gebaseerd op een schatting van de uitstoot die wordt gegenereerd door de vlucht (per passagier). Deze schatting wordt gemaakt door middel van al dan niet gesofistikeerde berekeningsystemen (het hangt ervan af of er enkel rekening wordt gehouden met de afgelegde afstand of ook met andere criteria, zoals het type toestel, de toepassing van een vermenigvuldigingsfactor voor andere door de vlucht gegenereerde stralingsforceringen dan CO₂ enz.). De compensatieprogramma's verschillen qua berekeningssysteem en vooral qua projecten waarin de ingezamelde fondsen worden geïnvesteerd.

➤ **Standpunt van de stakeholders**

Er werd een consensus bereikt over de noodzaak

1) om in de eerste plaats te werken aan de rationalisering van de verplaatsingen per vliegtuig:

- Zoveel mogelijk vluchten vermijden (voorrang geven aan tele-/videoconferenties en aan het reizen met de trein)
- De reservaties aan één enkele dienst toevertrouwen om ze te rationaliseren en zoveel mogelijk voorrang te geven aan vluchten in economy class; daardoor kunnen de nodige middelen worden vrijgemaakt ter compensatie van de vluchten (budgettaire neutraliteit).

2) van meerkosten op de vliegtickets zodat financiële middelen kunnen worden vrijgemaakt.

Voor het gebruik van de vrijgemaakte middelen worden twee opties voorgesteld

- Optie 1: er zal worden gecompenseerd via compensatieprogramma's die door de operatoren worden voorgesteld. Deze optie vereist het uitwerken van een gedragscode en beantwoordt aan de wil om de CO₂-uitstoot te compenseren (buiten Kyoto). Deze programma's moeten zorgvuldig worden gekozen naargelang van de duurzaamheidscriteria.
- Optie 2: De middelen die worden verzameld, moeten worden toegekend aan acties binnen de besturen om de energie-efficiëntie te verhogen of het nu op het vlak is van gebouwen, apparatuur, het wagenpark of acties om de houding binnen de overheid te laten evolueren. Er moet een onderscheid worden gemaakt tussen het gebruik van deze middelen en acties die zijn voorzien binnen andere fondsen of budgetten om de uitstoot van broeikasgassen te verminderen.

➤ **Engagement op politiek vlak**

De federale regering zal zo snel mogelijk de regeringswerkgroep reactiveren om de daadwerkelijke compensatie te verzekeren van de CO₂-uitstoot door de verplaatsingen per vliegtuig van de personeelsleden van overheidsdiensten in het kader van hun functie (internationale missies).

Maatregel 42: Reductie van het energieverbruik en ontwikkeling van het gebruik van hernieuwbare energie voor de openbare gebouwen

➤ **Beschrijving van de maatregel**

Op dit ogenblik ligt het energieverbruik in de EU 20% hoger dan wat uit economisch oogpunt verklaarbaar is. Op basis van deze vaststelling schatten we dat er een groot economisch potentieel bestaat in de vorm van niet-verwezenlijkte energiebesparingen: 17% van de eindconsumptie in de industrie en 22% voor het thuisverbruik en de tertiaire sector. Alleen al de overheidssector is in de meeste lidstaten goed voor ongeveer 10% van het totale energieverbruik.

Wat de overheidssector betreft, bemoeilijkt de scheiding tussen het investeringsbudget voor energieverbruikende technieken en het budget voor het onderhoud en de exploitatie van deze technieken de implementatie van maatregelen die ertoe aanzetten te investeren in technieken met een beter energierendement.

Op Europees niveau waren er reeds initiatieven in andere Europese landen. Zo bestaan er qua energie-efficiëntie speciale richtsnoeren voor overheidsopdrachten in Oostenrijk, Finland, Duitsland... Verder zijn er specifieke regels die de energie-efficiëntie moeten garanderen van openbare gebouwen in Oostenrijk, Finland, Frankrijk en Italië. Dergelijke initiatieven tonen aan dat het mogelijk is om het energieverbruik tot 20% terug te dringen zonder in te boeten aan comfort of levenskwaliteit.

Er worden verschillende maatregelen voorgesteld voor de gebouwen van de federale overheid:

- de daken van de besturen en overheidsbedrijven ter beschikking stellen voor zonnecollectoren
- het veralgemenen van de installatie van de energiemonitoring, waarbij de gegevens automatisch worden ingevoerd, tot alle openbare gebouwen
- het invoeren van vernieuwende technologieën in de openbare gebouwen: warmtekrachtkoppeling, warmte/koude-opslag, warmtepompen. Het mogelijke aantal installaties van warmtekrachtkoppelingseenheden wordt geschat op minimaal 40 in de federale openbare gebouwen.

➤ **Standpunt van de stakeholders**

Wat betreft de maatregel over de installatie van zonnepanelen hebben de stakeholders voorgesteld om de maatregel te herformuleren. Het is raadzaam:

- aan de opdrachten van Fedesco het plaatsen van zonnepanelen, windmolens en andere op de grond toe te voegen, op de terreinen van de federale openbare besturen (en in overleg met deze besturen);
- een inventaris op te maken van alle daken en terreinen die in aanmerking kunnen komen voor het plaatsen van fotovoltaïsche zonnecollectoren, windmolens of andere;
- ervoor te zorgen dat aan de technische, economische, juridische en veiligheidscriteria wordt voldaan;
- voor de federale overheidsbedrijven dezelfde subsidies, premies, incentives te voorzien en -instellingen als diegene die de gewestelijke instanties voor de gemeenten en provincies voorzien. Dit is een probleem dat de federale regering moet oplossen.

Voor de maatregel inzake energiemonitoring: de maatregel wordt uitgebreid tot **een beter energiebeheer** van de gebouwen van de federale besturen, en dit alles in samenspraak met EMAS.

De werkgroep stelt voor dat het **elektronische factuursysteem** (waarbij de gegevens ter beschikking worden gesteld via elektronische bestanden), dat al is opgenomen in de bestekken voor het leveren van gas, elektriciteit, water en stookolie die zijn opgesteld door de Regie der Gebouwen, wordt aangevuld met initiatieven om **de follow-up van het maandelijkse verbruik** te verfijnen: het plaatsen van sensoren voor een regelmatige monitoring van het verbruik, het plaatsen van sensoren voor installaties op stookolie, het opvoeren van het veldwerk voor het up-to-date houden van de gegevensbank betreffende de "**organigrammen van de meetpunten**", dé fundamentele basis voor het bijhouden van het verbruik. ...

Voor de maatregel inzake vernieuwende technologieën in overheidsgebouwen: er moet een inventaris worden opgemaakt van de mogelijkheden om deze technologieën te integreren in de 1800 gebouwen waarin het federale bestuur is gehuisvest (met een voorkeur voor de gebouwen die ook in het weekend worden gebruikt, zoals musea en gevangenissen). Deze technologieën zullen worden gebruikt bij het optrekken van nieuwe gebouwen van zodra dit verantwoord blijkt te zijn.

Algemeen gezien zou **de cel Energie en Duurzame Ontwikkeling** binnen de Regie der Gebouwen moeten worden **versterkt**. Er moeten minstens 10 consultants zijn die zich bezighouden met de acties op het terrein in nauw overleg met de beheerders ter plaatse, zo wordt de EIS-gegevensbank optimaal en juist aangevuld. Deze zal als basis dienen voor een beter beheer van het verbruik.

➤ **Engagement op politiek vlak**

De federale regering zal de Regie der gebouwen verzoeken om in samenwerking met FEDESCO de technische mogelijkheden te onderzoeken en een kosten-batenanalyse te maken van de voorgestelde maatregelen. Op basis van deze analyse worden de prioritaire maatregelen genomen in het kader van het beschikbare budget.

Maatregel 43: Het aanwenden van “lage energie” en “passiefconstructies” bij het optrekken van nieuwe openbare gebouwen (bijvoorbeeld gevangenissen).

➤ **Beschrijving van de maatregel**

De maatregel is bedoeld om de principes van duurzaam bouwen en zelfs “passiefconstructies” toe te passen bij het optrekken van nieuwe openbare gebouwen.

➤ **Standpunt van de stakeholders**

De werkgroep gaat akkoord met de maatregel en stelt zelfs nog extra maatregelen voor inzake de locaties en de renovatie van de gebouwen. De groep stelt ook vast dat de certificaten moeten worden geharmoniseerd. Er wordt opgemerkt dat België geen cultuur heeft om uitgeleefde kantoorgebouwen af te breken. Te vaak blijft men renoveren, alhoewel het op lange termijn rendabeler is, zowel budgettair als qua energie-efficiëntie, om in sommige gevallen gebouwen af te breken en te vervangen door energie-efficiënte nieuwbouw.

Wat de passiefconstructies betreft, haalt men het “pilotproject” aan dat het concept van het toekomstige gebouw van de Europese ministerraad te Brussel (Residence Palace) moet opvolgen. Hiervoor werd een studie toevertrouwd aan de Regie der Gebouwen voor de follow-up van “Duurzame Ontwikkeling” waarbij een referentiesysteem, dat werd opgesteld door SECO en het WTCB, wordt gevolgd.

Over het A-label is er nog bijkomende informatie: bij de energiecificering van een gebouw worden 3 labels uitgedeeld: voor de buitenkant, het verwarmingssysteem en voor het warm water (niet één label per gebouw).

➤ **Engagement op politiek vlak**

De Regie der gebouwen zal de aanbestedingen aanpassen zodat duurzaam bouwen deel gaat uitmaken van de aanbestedingen voor nieuwbouw en grondige renovaties. Deze benadering omhelst 14 milieuprincipes (energiebeheer, waterbeheer, de keuze voor duurzame materialen...) die moeten worden nageleefd tijdens het volledige project (van ontwerp tot oplevering van het gebouw). Het voorbeeld van de HQE-benadering kan als basis fungeren.

Maatregel 44: Aankoop van elektriciteit afkomstig van hernieuwbare energiebronnen voor de federale openbare besturen

➤ **Beschrijving van de maatregel**

Deze maatregel betreft het afsluiten van een overeenkomst met een leverancier van groene stroom voor gebouwen die worden gebruikt door de federale openbare besturen.

➤ **Standpunt van de stakeholders**

De werkgroep stelt voor dat het aandeel groene stroom als gunningscriterium wordt opgenomen in de overheidsopdrachten bij de hernieuwing van de contracten. Dit criterium moet voldoende gewicht in de schaal kunnen leggen om echt mee te tellen (een technisch comité zal zich buigen over de vraag welk percentage aan dit criterium moet worden toegekend).

Een technische groep bestudeert het totale verbruik van de federale openbare sector in vergelijking met het totale verbruik in België en kan zo het percentage groene elektriciteit dat geleidelijk aan moet worden gehaald vastleggen.

➤ **Engagement op politiek vlak**

De federale overheid verbindt zich ertoe de mogelijkheid te bestuderen om een algemene overeenkomst te sluiten voor de levering van een gedeelte groene stroom voor gebouwen die worden gebruikt door de FOD's.

Maatregel 45: Bewustmaking/promotie van de Bilan Carbone-methode bij overheidsbedrijven en private bedrijven.

➤ **Beschrijving van de maatregel**

De in Frankrijk door het ADEMA uitgewerkte Bilan Carbone-methode is een methode om de uitstoot van broeikasgassen te berekenen aan de hand van eenvoudig beschikbare gegevens om een goed overzicht te krijgen van de directe of indirecte emissies van uw activiteiten of uw grondgebied.

De methode kan voor alle activiteiten worden gebruikt: industriële of tertiaire ondernemingen, besturen, overheden en zelfs het grondgebied dat door de overheden wordt beheerd.

Dit overzicht vormt een eerste onmisbare stap voor een 'broeikasgasdiagnose' van de activiteiten of het grondgebied. Door de uitstootposten te rangschikken volgens belangrijkheid wordt het eenvoudiger om prioriteit te geven aan de meest doeltreffende emissiereductieacties.

Deze methode is verenigbaar met de norm ISO 14064, het initiatief GHG Protocol en de bepalingen van de richtlijn tot vaststelling van een regeling voor de handel in broeikasgasemissierechten (2003/87/EG).

➤ **Standpunt van de stakeholders**

De werkgroep gaat ermee akkoord dat het nodig is om de methodologie van de berekening van de koolstofvoetafdruk beter kenbaar te maken en om het instrument Bilan Carbone van het ADEME aan te passen aan de Belgische situatie.

De werkgroep denkt dat het opportuun is om, in het kader van EMAS, de berekening van de koolstofvoetafdruk als vooruitlopende indicator te gebruiken. Een of meerdere pilootprojecten zullen worden geïmplementeerd in de meest vooruitstrevende besturen bij hun stappen om het EMAS-certificaat te bemachtigen. Na evaluatie van het(de) pilootproject(en) zullen er aanbevelingen worden geformuleerd om deze stappen te veralgemenen.

OPM: Er wordt gevraagd dat het invoeren van de gegevens in EIS wordt geautomatiseerd en voorgesteld om zijn toevlucht te nemen tot de beschikbare gegevens bij Indexis.

➤ **Engagement op politiek vlak**

De minister van Leefmilieu en energie zal een onderzoek vragen om de toepassing van de ADEME-methode in België mogelijk te maken. Deze aangepaste methode zal vervolgens worden toegepast in alle FOD's in het kader van de EMAS-procedure.

Maatregelen die niet door de stakeholders werden geselecteerd: Geen

Niet-geselecteerde maatregelen na de politieke fase: Geen