



## Waarom warmt de aarde op?

Onze planeet is omgeven door lucht. In die lucht zitten gassen, en sommige daarvan werken als 'broeikasgassen'. Net als het glas in een broeikas laten ze warmtestraling van de zon naar binnen, maar niet naar buiten.

Een daarvan is CO<sub>2</sub> of koolstofdioxide. Dat komt in de lucht door de ademhaling van levende wezens en wordt er door de planten weer uitgehaald voor fotosynthese. Dat zaakje was ooit in een comfortabel evenwicht. Maar de jongste twee eeuwen zijn we volop fossiele brandstoffen gaan verstoppen: steenkool, olie en aardgas. Die brengen extra CO<sub>2</sub> in de lucht. Wat op zich niet erg is: het zat ooit in de lucht en werd opgenomen door planten die onder de grond belandden. We brengen dus gewoon oude CO<sub>2</sub> terug in omloop.

Alleen, we doen dat met een ongehoorde snelheid. **In twee eeuwen pompten we terug wat in miljoenen jaren begraven werd.** Waardoor onze atmosfeer sneller opwarmt dan ooit, en vooral: sneller dan de natuur kan volgen. De eindsituatie is even 'natuurlijk' als voordien, maar wel stukken oncomfortabeler, en misschien onleefbaar, voor dat kleine stukje natuur dat ons het meest interesseert: de mens. (pvd)

## Is dit nu echt 100 procent de schuld van de mens?

Laten we mild zijn: het is niet honderd procent onze schuld, maar het is wel zowat honderd procent zeker dat het voor een groot deel onze schuld is. **Zoveel wetenschappers zijn het daarover eens dat de enkelingen die nog tegenspartelen tot de franje gerekend mogen worden, of tot de omgekochten.** Lange tijd kregen ze onevenredig veel aandacht, omdat ze luid riepen, gesteund werden door kapitaalkrachtige belanghebbenden, niet tegengesproken werden door de andere wetenschappers die nu eenmaal sterk op het recht/de plicht tot twijfel staan.

De kans is idioot klein dat zonder ons ingrijpen de wereldtemperatuur een zwiep omhoog zou hebben gemaakt zoals we nu meemaken. (pvd)

## Hoeveel CO<sub>2</sub> mag de wereld nog uitstoten?

Over hoeveel broeikasgassen de wereld jaarlijks uitstoot, circuleren verschillende getallen. Het hangt ervan af of er alleen rekening wordt gehouden met CO<sub>2</sub> of ook met andere broeikasgassen – zoals methaan. "Het meest geciteerde getal is ongeveer 40 miljard ton CO<sub>2</sub>-equivalenten", aldus klimaatwetenschapper Wim Thiery (VUB).

**Om het doel van 1,5 graad te halen, mag de wereld nog ongeveer 500 miljard ton uitstoten.** Als we blijven uitstoten zoals we nu bezig zijn, is dat "budget" over 12 jaar opgebruikt en mogen we vanaf 2030 niets meer uitstoten.

Een meer realistisch scenario is dat de uitstoot tegen 2030 gehalveerd wordt en dat tegen 2050 de energieproductie zo goed als klimaatneutraal wordt. Dat betekent dat 85 procent van alle stroom duurzaam wordt en dat de industrie tot 90 procent minder CO<sub>2</sub> mag uitstoten.

Natuurlijk kunnen we ook proberen meer CO<sub>2</sub> op te vangen en op te slaan. Technisch is dat mogelijk, maar het kost nog altijd heel veel geld. We kunnen ook tegen hoog tempo bomen planten, maar dan moet er wel een bos ter grootte van India of Australië aangelegd worden. (domi)

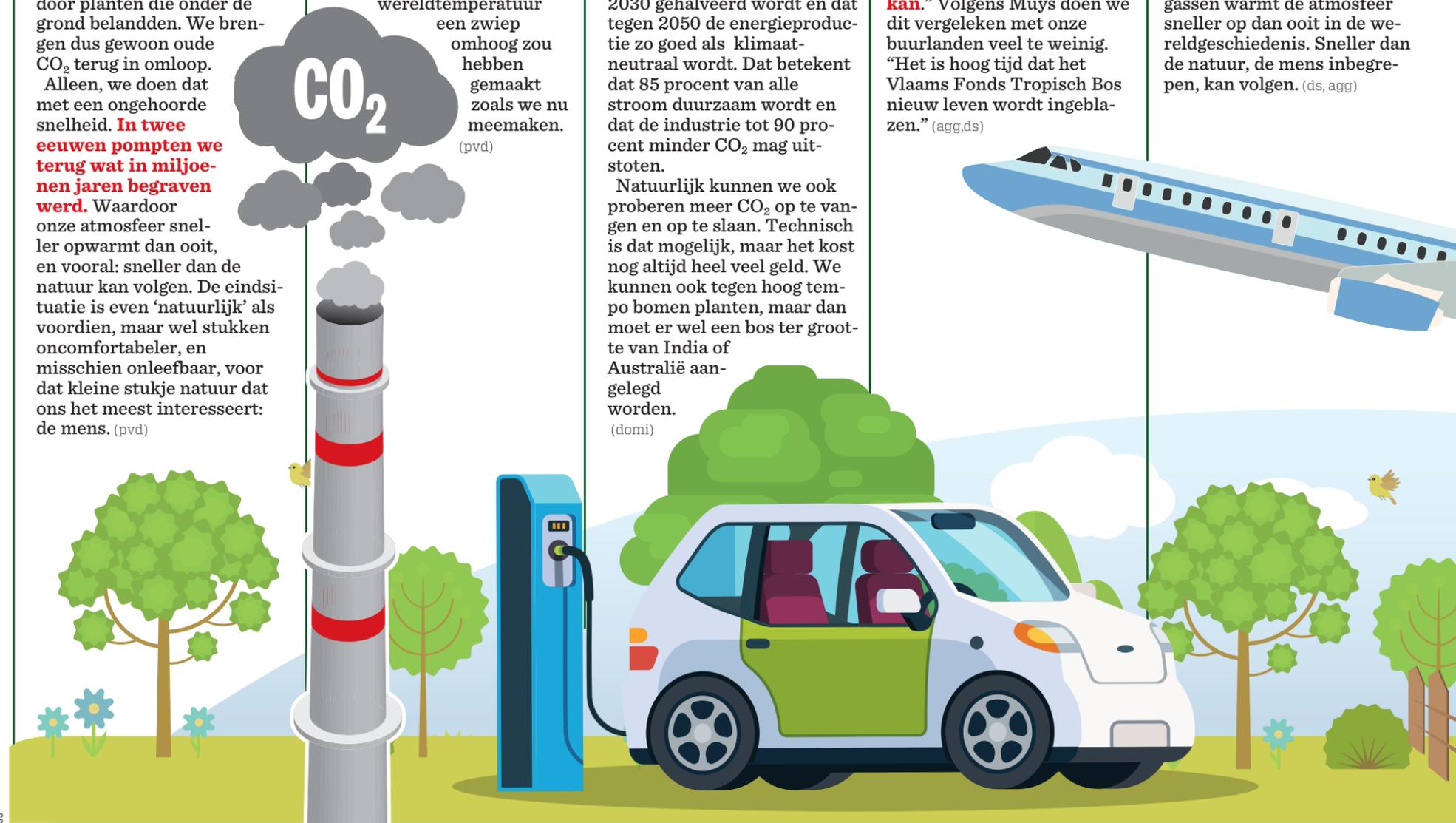
## Helpt het om bomen te planten?

Ja. Volgens het VN-klimaatpanel IPCC is het zelfs onmogelijk de doelstellingen van Parijs te halen zonder intensief in te zetten op bosbouw. Bomen halen CO<sub>2</sub> uit de atmosfeer en slaan het broeikasgas op.

Om alle CO<sub>2</sub> te compenseren die Vlaanderen uitstoot, is een bos nodig met de oppervlakte van zeven keer Vlaanderen, berekende de vereniging Bos+. "Om het goede voorbeeld te geven en voor ons leefmilieu moeten er zeker bos bijkomen in eigen land", zegt professor bosbeheer Bart Muys (KU Leuven). **"Maar België investeert best in plekken op aarde waar bosbouw goedkoper en grootschaliger kan."** Volgens Muys doen we dit vergeleken met onze buurlanden veel te weinig. "Het is hoog tijd dat het Vlaams Fonds Tropisch Bos nieuw leven wordt ingeblazen." (agg,ds)

## Zijn er niet altijd schommelingen geweest?

De natuur is natuurlijk variabel. Het klimaat is geen constant gegeven. Er waren al ijstijden en hetere perioden, lang voor er van de mens sprake was. Veranderde zee- en windstromingen, de zonneactiviteit en mogelijk ook vulkanische activiteit hebben van de late middeleeuwen tot circa 1850 geleid tot de 'kleine ijstijd'. De winters in Europa waren kouder en duurden langer. De gletsjers groeiden en de Alpen lagen vol sneeuw. Maar: dergelijke schommelingen zijn niet te vergelijken met wat vandaag waargenomen wordt. **De uitstoot van CO<sub>2</sub> is vandaag met voorsprong het hoogst in 400.000 jaar tijd.** Door die plotse toename van broeikasgassen warmt de atmosfeer sneller op dan ooit in de wereldgeschiedenis. Sneller dan de natuur, de mens inbegrepen, kan volgen. (ds, agg)



# Is de elektrische auto wel zo eco?

Vorig jaar telde ons land 9.244 elektrische wagens, goed voor 0,2 procent van het wagenpark. Heeft het zin om massaal elektrisch te gaan rijden?

Volgens Joeri Van Mierlo, professor elektromobiliteit aan de VUB, wel: "De uitstoot van een elektrische wagen ligt in ons land gemiddeld drie à vier keer lager dan die van een auto met een conventionele verbrandingsmotor. Daarbij vergelijken we de levenscyclus van de wagen en houden we ook rekening met de bouw, het delven van kostbare grondstoffen en het verbruik."

"Mochten we alleen maar hernieuwbare energie – zoals zon en wind – gebruiken, dan kan een elektrische wagen tot 13 keer minder uitstoten", zegt hij. De elektriciteitsvoorziening speelt dus een belangrijke rol. **China, bijvoorbeeld, is wereldwijd koploper voor elektrische wagens, maar die hebben minder impact op het klimaat omdat er nog veel energie**

## uit steenkool wordt gebruikt.

Het Internationaal Energieagentschap (IEA) waarschuwde daar onlangs voor: als er geen enorme inspanningen worden gedaan om over te schakelen van fossiele naar hernieuwbare energie, zal de wereldwijde groei van elektrische wagens amper impact hebben. Vooral landen als China en India staan voor een enorme uitdaging om in genoeg groene stroom te voorzien als ze bij de elektrificatie van hun wagenpark ook hun CO<sub>2</sub>-uitstoot willen verminderen. In het Westen zou de vraag naar stroom maar met 1,1 procent per jaar groeien.

## Dure transitie

Vlaanderen wil tegen 2020 het aandeel elektrische wagens tot 7,5 procent opkrikken. Dat stuit op kritiek, omdat het vaak de beter gegoeden zijn die van

de subsidies profiteren. De Vlaamse overheid betaalde 2,17 miljoen euro aan 1.185 aanvragers, maar van dat geld ging meer naar premies voor elektrische bromfietsen dan wagens.

In Nederland liep het debat op toen bleek dat er de volgende vijf jaar 700 miljoen euro naar de fiscale stimulering van elektrische wagens gaat. Elke ton CO<sub>2</sub> die onze noorderburen besparen met elektrisch rijden, kost de schatkist 1.700 euro aan subsidies, gaf de regering toe. Terwijl in Europa een ton CO<sub>2</sub> momenteel maar 23 euro kost. Er zijn dus veel goedkopere manieren om de uitstoot te beteugelen, zeggen critici.

"Op korte termijn is dit een dure investering", zegt professor Van Mierlo. "Maar door nu de markt te stimuleren kunnen we op termijn veel CO<sub>2</sub> besparen." (kde)

**Kunnen we de CO<sub>2</sub> niet weer uit de lucht halen?**

Bomen planten zal helaas niet volstaan. Daarom worden manieren onderzocht om CO<sub>2</sub> op te slaan. CCS of *carbon capture and storage* vangt de CO<sub>2</sub> op die vrijkomt bij gas- of kolencentrales of de chemische industrie, waarna ze ondergronds wordt opgeslagen. Dat zou een interessante tussentijdse technologie kunnen opleveren.

Maar het is nog te duur om op grote schaal te worden toegepast. **De opslag houdt ook risico's in op lekken.**

Om van CCS het wondermiddel te maken is een efficiënte en betaalbare technologie nodig die op grote schaal toegepast kan worden. Het IPCC ziet er wel brood in, zeker in combinatie met bio-energie. (wwi)

**Halen we het zonder kernenergie?**

Het Nationaal Energie- en Klimaatplan moet België op het pad zetten van een daling van de uitstoot van broeikasgassen met 35 procent tegen 2030, zonder kernenergie.

Het plan rekent vooral op inspanningen inzake gebouwen en transport. Ook het aandeel van de hernieuwbare energie moet stijgen, tot 18,3 procent in 2030. Tegen 2020 zou dat aandeel op 13 procent moeten liggen, maar dat lijkt niet haalbaar. Het is ook de vraag of Europa onze doelstelling wel zal aanvaarden. In zijn geheel wil Europa 32 procent halen.

**In de studies met als horizon 2030 wordt alleen rekening gehouden met de verlenging van bestaande kerncentrales.** Uit berekeningen van professor Albrecht blijkt dat scenario's zonder kernenergie duurder zijn. Dat is logisch omdat het gaat om afgeschreven centrales waarvan wordt verondersteld dat ze niet met technische problemen te kampen krijgen.

Maar met een plan voor 2030 zijn we er nog niet. Tegen 2050 wil Europa klimaatneutraal worden. Recentere studies zien daarin een mogelijke rol voor kernenergie. (wwi)

**Waarom de woestijn niet vullen met zonnepanelen?**

Plaats en zon genoeg in de woestijn. En dus was er in 2009 *Desertec*, een megaproject om een zonne-energiecentrale in de Sahara te bouwen die een kwart van de Europese stroombevoorrading voor haar rekening kon nemen. Er is nooit iets van in huis gekomen.

Aan zonne-energie in de woestijn zitten ook grote nadelen vast, zegt Ronnie Belmans van Energyville. "Het transport zou gigantische investeringen vergen in de aanleg van leidingen."

Geert Palmers van studiebureau 3E voegt eraan toe dat de hoogspanningsnetten in Zuid-Europa zelf niet sterk genoeg waren. Hij gelooft wel dat woestijnen belangrijker worden als grootschalige bron van zonnestroom. Dat gebeurt stapsgewijs, en niet met gigantische projecten, stelt hij.

De zonnestroom uit de woestijn dient daarbij eerst voor de lokale elektriciteitsvoorziening, en dat helpt om de CO<sub>2</sub>-uitstoot in die regio's drastisch te reduceren, stelt Palmers. Maar **als er gaandeweg een mozaïek ontstaat van zonne-energieparken in de woestijn vergroten volgens hem de kansen dat de zonnestroom getransporteerd wordt over lange afstanden.** In Marokko is het grootste zonne-energiepark ter wereld in de maak. Palmers is betrokken bij projecten in Afrika en India die gericht zijn op zowel lokaal energieverbruik als transport over lange afstanden. (pse)

**Wat als de aarde meer dan twee graden opwarmt?**



Dan gaan we over de cruciale drempel waarboven de effecten onomkeerbaar worden. De ijskappen smelten en maken dat de zeespiegel blijft stijgen. Extreme weersomstandigheden, bosbranden, overstromingen (Azië) en extreme droogte (Afrika en het Midden-Oosten) worden ons deel.

Ook Europa ontsnapt niet aan onheil. In de tweede helft van deze eeuw is het dan een droger continent. Vooral in het zuiden is er risico op verwoestijning. De waterbevoorrading in veel steden kan tijdens de zomer in het gedrang komen. Het noorden en noordoosten van Europa krijgt in de lente en de winter meer hevige regen te verwerken. Rivieren treden vaak buiten hun oevers.

**Hittegolven worden het nieuwe normaal, ook in ons land.** De zomerse maxima nemen toe, in ons land mogelijk met 4 tot 10 graden.

Als we de dijken niet verhogen, komen de Vlaamse kustregio en het Scheldebekken tot in Antwerpen onder water te staan. Lange tijd gingen wetenschappers uit van een zeespiegelstijging tot ongeveer 80 centimeter tegen het einde van de eeuw. De meest recente studies spreken over 2 meter.

In Zuid-Europa wordt fruit en groente telen moeilijker, maar ook koffie, chocolade of rijst worden duurder. De productie van rijst, maïs, soja en hop zal afnemen, net als de veestapel die met 7 à 10 procent zou afnemen. (ire)

**Wat is het belangrijkste dat je als individu kan doen?**

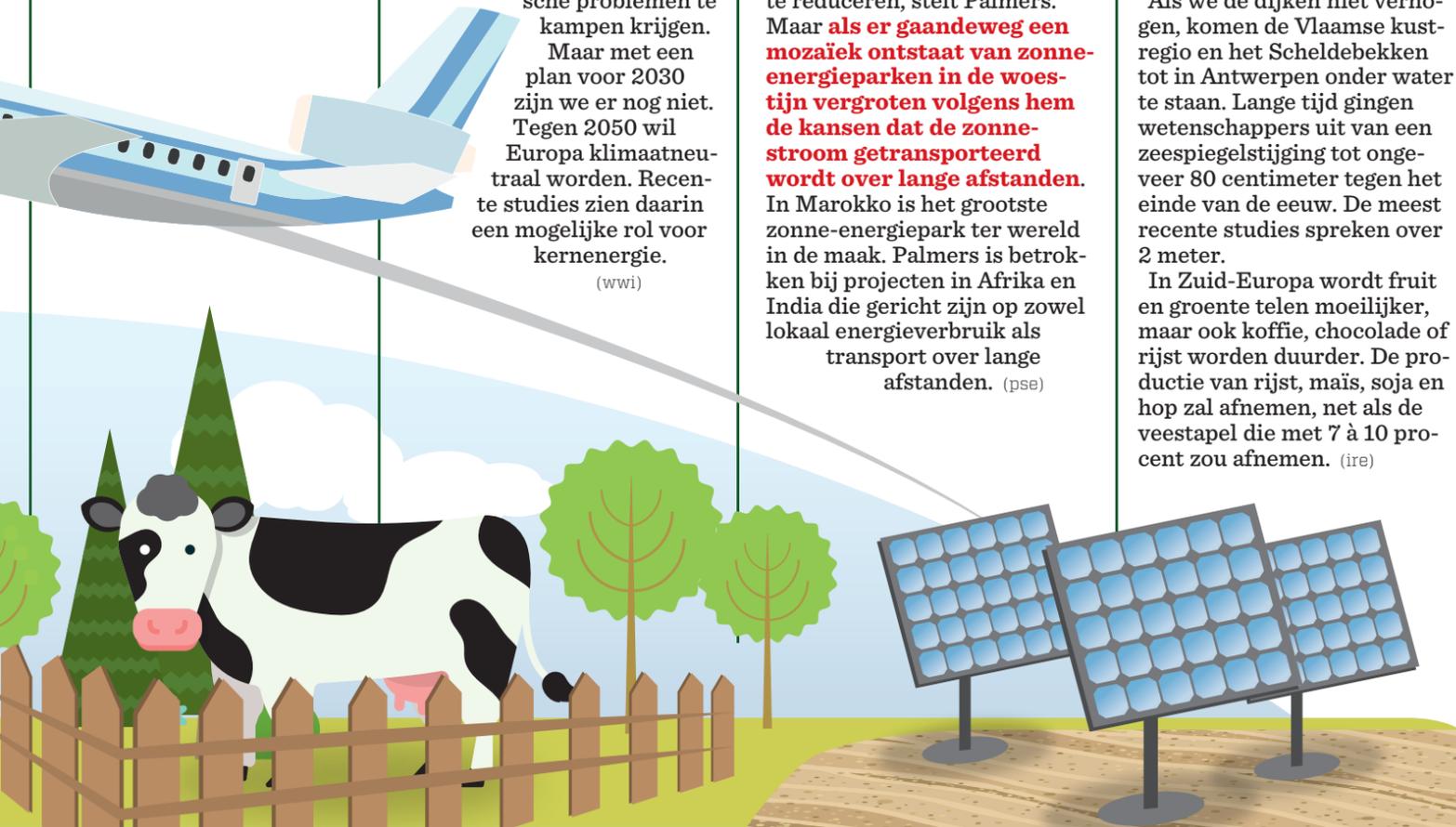
Demonstreren! Dat zegt klimaathistoricus Pieter Boussemaere (VIVES) en auteur van *Tien klimaatacties die werken*. "Het belangrijkste is wellicht je omgeving en de overheid beïnvloeden om actie te ondernemen. Daarnaast zijn er natuurlijk maatregelen die je zelf kan treffen." Vegetariër worden is een goed, maar ingrijpend plan. Boussemaere zoekt het liever laagdrempeliger. "Het is gemakkelijker om naar een groene energieleverancier te switchen. Iedereen kan dat, het kost niets en het maakt een verschil van 6 à 8 procent." Daarnaast geldt: **hoe rijker je bent, hoe groter je impact op het klimaat.**

"Vooral rijke mensen kunnen dus het verschil maken. Op een jaar eens naar Zuid-Spanje vliegen is oké. Dan zit je op het huidige Europese gemiddelde. Maar vlieg je meer? Dan moet je ook bereid zijn flink meer te betalen." Nog tips? Een waterbesparende douchekop kost zo'n 25 euro en zorgt dat je tijdens het douchen 40 procent minder (warm) water verbruikt. Exotisch fruit als bananen en kiwi's opgeven heeft volgens Boussemaere weinig zin. "De inspanning is groot en de impact op het klimaat bedroevend klein." (agg)

**Hoeveel vlees kunnen we nog eten?**

Bij de productie van vlees komen relatief veel broeikasgassen vrij. Het gaat grotendeels om uitstoot bij de teelt van veevoeder, maar ook om het mestverwerking, maar ook om het methaangas dat koeien in de atmosfeer brengen. Vlees van herkauwers heeft dan ook een beduidend grotere voetafdruk: **om 1 kilo rundvlees te produceren stoten we in Vlaanderen tussen 22 en 25 kilo broeikasgas uit** (omgerekend in CO<sub>2</sub>-equivalenten, een rekeneenheid die dient om de impact van broeikasgassen te vergelijken). Voor varkensvlees is dat tussen 3 en 4 kilo. De productie van een kilo eieren maakt 2 kilo broeikasgas vrij, net als de productie van een kilo tofoe.

Om het CO<sub>2</sub>-neutrale scenario voor 2050 haalbaar te maken moeten de emissies in de landbouw met 52 procent naar beneden tegenover 1990. Dan gaan we ervan uit dat de glastuinbouw overschakelt op groene energie. En dat we de veestapel halveren. Concreet: van 1,3 miljoen koeien in Vlaanderen naar 650.000, van 20 miljoen kippen naar 10 miljoen. Voor onszelf wil dit zeggen dat we over dertig jaar de helft minder vlees eten. Onze vleesconsumptie daalde al van 33,8 kilo per persoon in 2008 tot 27,6 kilo in 2017. (ire)



**Hoe milieuvriendelijk is het vliegtuig nemen?**

De luchtvaart komt steeds vaker in het vizier. Ook Vlaams minister van Leefmilieu Joke Schauvliege (CD&V) pleit voor een vliegtaks. Waarom wordt vliegen op de korrel genomen, terwijl de luchtvaart goed is voor "maar" 2,5 à 3 procent van de CO<sub>2</sub>-uitstoot?

Om te beginnen heeft een vliegreis een grote impact op de voetafdruk. Wie naar Australië vliegt, stoot 4,9 ton CO<sub>2</sub> uit, evenveel als de gemiddelde Belg in zes maanden. Met het vliegtuig worden ook

veel grotere afstanden afgelegd. Uit onderzoek bleek dat in 2017 een gemiddelde vliegtuigreis elf keer de afstand van een autovakantie was. **Intercontinentale vluchten waren goed voor 6 procent van het aantal reizen, maar ze zorgden wel voor een derde van de CO<sub>2</sub>-uitstoot.**

Bovendien draait een autobestuurder deels op voor de kosten van de vervuiling, door accijnzen en verkeersbelastingen te betalen. Wie vliegt, betaalt geen

btw op zijn ticket en geen taks op kerosine. Dat laatste is het gevolg van een verdrag uit 1944 om de luchtvaart te stimuleren. Een taks op vliegtickets kan een alternatief zijn, maar in Europa is daarvoor weinig animo. In het klimaatakkoord van Parijs werd afgesproken dat zowat alle sectoren hun emissies moeten verminderen. Maar de luchtvaart werd vrijgesteld. Zonder maatregelen kan de luchtvaart in 2050 verantwoordelijk zijn voor 20 procent van de CO<sub>2</sub>-uitstoot. (kde)



## Waarom zouden we ons niet aanpassen aan de opwarming?

Spreken over aanpassing was lange tijd taboe. Alsof je het 'opgeeft'. Maar de klimaatverandering zet zich voort, aanpassen wordt dus onvermijdelijk.

Omdat die boodschap is doorgedrongen, richtte de VN in oktober 2018 een instituut voor klimaatadaptatie op, met hoofdzetel in Rotterdam/Groningen. "Het is niet afremmen óf aanpassen", zegt topman Patrick Verkooijen. "Het moet allebei. **Adaptatie is slim beleid om je systeem klimaatbestendig te maken.**"

Op de klimaatop in Polen was adaptatie *the talk of the town*. De Wereldbank kondigde er aan dat ze 50 miljard dollar investeert in adaptatie, evenveel als in de strijd tegen de opwarming.

Eigenlijk loopt er een dunne lijn tussen beide. Alle landen denken na over hoe ze hun economieën klimaatbestendig kunnen maken. In Ethiopië en Kenia lopen grootschalige programma's om de landbouw te verduurzamen. De redenering gaat ook op voor klimaatbestendig bouwen: gebouwen beter isoleren, zodat ze minder uitstoten, en er tegelijk voor

zorgen dat ze bestand zijn tegen stormen.

De grote uitdaging is om dat soort investeringen op grotere schaal te brengen. Het VN-klimaatcentrum werkt aan een soort marshallplan, dat er moet liggen tegen september 2019. Op een adaptatietop in oktober 2020 moeten concrete maatregelen en budgetten op tafel komen. De VN gaat uit van 300 miljard euro per jaar tegen 2030 en 500 miljard tegen 2050.

Maar volgens Patrick Verkooijen is het nog beter de komende 15 jaar wereldwijd naar de bouw van wegen, ziekenhuizen of havens gaat, met een klimaatbestendig te investeren. "Die focus op het klimaatrisico moet overal."

Het wereldwijde gevoel van urgentie neemt toe, de investeringsbudgetten worden klaargezet. Dat is vermoedelijk meer dan veel ontwikkelingsprogramma's ooit bijeen kregen. (ire)



## Gaan de kinderen van vandaag het gelag betalen?

Het antwoord is ronduit ja. Maar in welke mate hangt volgens klimatoloog Philippe Huybrechts (VUB) sterk af van het beleid dat uitgestippeld wordt. Als de politiek vandaag in actie schiet, dan kan de impact voor komende generaties enigszins beperkt worden. "Doet ze dat niet, dan komt alles op het bordje van de volgende generatie terecht." In ieder geval zullen de leerlingen en studenten de gevolgen van de klimaatverandering voelen. **"De opwarming is voor een groot deel het gevolg van de jongste 50 jaar.** Die mensen zullen er niet meer zijn als de impact almaar voelbaarder wordt. De effecten worden een generatie doorgeschoven." Ook wie nog geboren moet worden, is volgens Huybrechts afhankelijk van het beleid dat vandaag uitgestippeld wordt. "Neem bijvoorbeeld de zeespiegelstijging. Als de aarde meer dan 2 graden opwarmt, dan zal die nog eeuwen blijven stijgen. Aanvankelijk kan je de dijken verhogen, maar uiteindelijk zullen dorpen en steden verplaatst moeten worden." (agg)

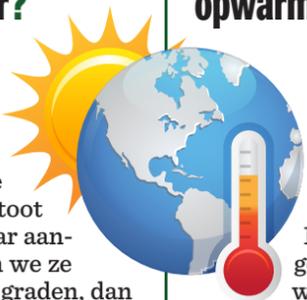
## Welke landen zijn de slechte leerlingen van de klas?

Donald Trump maakte van klimaatscepticisme zijn officiële beleid. Telkens wanneer koning winter stevig uithaalt, vraagt hij zich af waar *global warming* is gebleven. Hij staat niet alleen. Terwijl het VN-panel op de klimaatop pleitte voor meer ambitie gingen olieproducerende landen Saudi-Arabië en Koeweit en gasexporteur Rusland nadrukkelijk dwarsliggen. Mocht de wereld de ambities van het Kremlin volgen, dan warmt de atmosfeer op tot boven 5 graden. Braziliaans president Bolsonaro wil het milieubeleid teruggedraaien. **In Australië werd een premier opzijgezet omdat hij de uitstoot van broeikasgassen wou terugdringen.** En bij ons? Heel wat opkomende radicaal rechtse partijen, onder meer in Zweden, Duitsland en Nederland, minimaliseren de menselijke impact op het klimaat. (agg)



## Waarom hebben we maar 12 jaar meer?

Als we de opwarming willen beperken tot 1,5 graad, dan kunnen we de huidige uitstoot nog maar 12 jaar aanhouden. Willen we ze beperken tot 2 graden, dan hebben we ongeveer 25 jaar. Het is een theoretische oefening die klimaatwetenschappers gebruiken om voor te stellen hoeveel budget koolstof we nog mogen uitstoten willen we ons aan de doelstellingen te houden. **"Tegen dit tempo is het budget over 12 jaar op.** Maar als het tempo de komende jaren vertraagt, dan kopen we extra tijd. Dan kunnen we het moment waarop 1,5 graad wordt bereikt uitstellen", zegt klimatoloog Philippe Huybrechts (VUB). Hij schat dat het een kwestie is van decennia om de opwarming tegen te gaan. "De tijd dringt enorm. Hoe langer je wacht, hoe moeilijker het wordt." Europa wil tegen 2050 klimaatneutraal zijn. "Niet onmogelijk, maar dat wordt bijzonder moeilijk." (agg)



## Hete zomer met dank aan de opwarming?

Na iedere dag boven 30 graden volgt de vraag: "Was dit nu een gevolg van de opwarming?" Daar bestaat geen gemakkelijk antwoord op. Klimaat speelt zich per definitie af over langere periodes. De opwarming zorgt dat de kans op extreme weerfenomenen stijgt. Schattingen voor 2100 tonen dat **bij een temperatuurstijging tussen 2,6 en 3,5 graden het aantal tropische dagen - meer dan 30 graden - zal toenemen van 4,5 per jaar nu tot 19,5.** Daarnaast zal de intensiteit van de weerfenomenen toenemen. "Een hittegolf zonder klimaatopwarming zal nooit zo erg zijn", zegt Philippe Huybrechts. Zijn Franse collega Jean Jouzel trok afgelopen zomer aan de alarmbel. Als de strijd tegen klimaatverandering niet versneld wordt, dan beperken extreme weerfenomenen zich niet tot Australië en Griekenland maar krijgen we ook in Ukkel uit-schieters tot 55 graden. (agg)

## Wat kan de Belgische politiek op korte termijn doen?

**Quick wins** zijn niet zo makkelijk te vinden. Zeker nu er verkiezingen voor de deur staan. Verder en versneld investeren in hernieuwbare energie is een mogelijkheid. Op het vlak van zonnepanelen en windmolens doet Vlaanderen het relatief goed, maar er is volgens specialisten nog marge om een tandje bij te steken. Idem voor de renovatie en isolatie van (sociale) woningen en het vergroenen van het eigen wagenpark en de eigen gebouwen. Het openbaar vervoer meer stimuleren en goedkoper maken kan ook een oplossing zijn. **En door te zorgen voor meer laadpalen of andere stimuli zouden mensen warmer kunnen worden gemaakt voor een elektrische auto.** Nog meer investeren in fietspaden - mobiliteitsminister Weyts (N-VA) wil dat de volgende Vlaamse regering daarvoor 300 miljoen per jaar uittrekt - kan chauffeurs ertoe aanzetten meer de fiets te nemen. Ook kunnen lokale boeren en lokale producten meer worden gestimuleerd. (fem)

## Waartoe heeft ons land zich verbonden?

Ons land schaaft zich achter de Europese doelstelling om de uitstoot tot bijna nul te herleiden tegen 2050. De industrie en de elektriciteitsproductie worden op Europees niveau geregeld via de emissiehandel. De grote installaties krijgen een pakket emissierechten toegewezen. Stoten ze meer uit, dan moeten ze rechten overkopen van bedrijven die overschotten boeken. Door het aantal in omloop zijnde rechten geleidelijk te verlagen, wordt de prijs per ton CO<sub>2</sub> duurder. Op die manier moet de uitstoot van de industrie en de energieproductie dalen met 20 procent tegen 2020, met 43 procent tegen 2030. **Voor landbouw, transport, gebouwen en kleine industrie kregen de lidstaten afzonderlijke doelstellingen.** Dit zijn bevoegdheden van de Vlaamse overheid. Tussen 2005 en 2020 moeten de emissies daar met 15,7 procent verminderen. Tegen 2030 moeten we aan min 35 procent zitten. Tegen 2050 moeten ook deze sectoren emissievrij zijn. Voor hernieuwbare energie moet Vlaanderen tegen 2020 aan 10,34 procent zitten. (ire)

## En zitten we op koers?

Tegen 2020 moest onze uitstoot met 20 procent gedaald zijn. Die deadline halen we zonder problemen. Alleen komt die daling vooral op rekening van de industrie en de elektriciteitscentrales. De Vlaamse doelstellingen, waarop het beleid kan worden afgerekend, halen we niet. Volgens de laatste cijfers zat Vlaanderen in 2017 op 5,9 procent reductie tegenover 2005. **15,7 procent reductie in 2020 wordt dus onhaalbaar.** Bovendien is de échte deadline die van 2050, wanneer onze samenleving zo goed als koolstofvrij moet zijn. Om dat te halen moeten we een enorme versnelling inzetten. Tussen 1990 en nu verminderden we onze uitstoot van broeikasgassen met 1 procent per jaar. Om tegen 2050 aan nul te geraken, moeten we onze emissies verminderen met 8 procent per jaar. Voor hernieuwbare energie ziet het er iets beter uit. Eind 2017 hadden we 6,7 procent groene energie. In 2020 moet dat 10,34 procent zijn. Dat vergt een forse versnelling in de installatie van zonnepanelen en windmolens. (ire)

## U aangeboden door:

**Colofon**

Hoofdredactie:  
Pascal Weiss en Liesbeth Van Impe  
Verantw. uitgever: Griet Ducatteuw  
Uitgever: Mediahuis NV,  
Katwilgweg 2, 2050 Antwerpen

**Ons adres**

Redactie Het Nieuwsblad  
Katwilgweg 2, 2050 Antwerpen  
nieuws@nieuwsblad.be  
tel. 03-210.02.10  
Redactie De Gentenaar  
Ajuinlei 1, 9000 Gent

gent@gentenaar.be  
tel. 09-296.20.15

**U wil abonnee worden?**

Surf naar [nieuwsblad.be/abo](http://nieuwsblad.be/abo)  
of [gentenaar.be/abo](http://gentenaar.be/abo)  
Abonnementsprijzen:  
Super: € 366 voor 12 maand of via

domiciliëring € 30,50/maand  
Slim: 240€ voor 12 maanden of via  
domiciliëring 20€/maand  
Weekend: € 216 voor 12 maand of  
via domiciliëring € 18/maand  
Snel: 120€ voor 12 maanden of via  
domiciliëring €10/maand

**Een vraag over de krant?**

Lezersservice  
Het Nieuwsblad:  
Tel: 02-790.21.15 (ma-vr: van 8 tot  
17u, zat van 8 tot 12u)  
Fax 02-790.21.19 Of via E-loket:  
[www.nieuwsblad.be/klantendienst](http://www.nieuwsblad.be/klantendienst)

**Lezersservice**

De Gentenaar:  
Tel: 09-296.20.15 (ma-vr: van 8 tot  
17u, zat van 8 tot 12u)  
Fax 09-296.20.19 Of via E-loket:  
[www.gentenaar.be/klantendienst](http://www.gentenaar.be/klantendienst)