



Analyse van het regeerakkoord  
Regering Di Rupo I  
door de natuur- en milieuverenigingen in België  
8 december 2011

## **Inhoud:**

1. Klimaat .....	2
2. Energie .....	3
3. Mobiliteit .....	5
4. Ruimtelijke Ordening.....	7
5. Biodiversiteit.....	8
6. Noordzee: geen regeerakkoord, wel minister .....	9
7. Productnormen en Gezondheid .....	9
8. Duurzame ontwikkeling .....	10
9. Ontwikkelingssamenwerking.....	10

# 1. Klimaat

De aanpak van de klimaatverandering is een gigantische uitdaging. Het internationaal Energieagentschap trok enkele weken terug nog aan de alarmbel: willen we de opwarming van de aarde onder de 2°C houden dan moeten we van de aanpak van de klimaatverandering een topprioriteit maken. Tegen 2050 moeten we onze CO<sub>2</sub>-uitstoot met 80 tot 95% terugdringen. Willen we dit kunnen waarmaken, is uitstel geen optie. Het is dan ook zeer verontrustend dat er over klimaat zo goed als niets terug te vinden is in het regeerakkoord.

Klimaat, energie en mobiliteit komen onder de bevoegdheid van een staatssecretaris. Prioritair kan je het klimaatbeleid dus absoluut niet noemen.

De zogenaamde 'klimaatresponsabilisering' is één van de weinige passages in het regeerakkoord die getuigen van een voorzichtige aanzet tot een klimaatbeleid. Het is positief dat de federale regering de gewesten wil responsabiliseren met betrekking tot de uitstoot van hun broeikasgassen in de bouwsector. Gewesten die het beter doen dan een aan hen toegewezen doelstelling voor de CO<sub>2</sub>-uitstoot, zullen hiervoor financieel beloond worden. Doet een gewest het niet goed genoeg, mag het zich verwachten aan een financiële afstraffing. Beloftevol. Maar veel zal afhangen van de concrete invulling van deze responsabilisering. Over welke bedragen gaat het? Wat is de tijdslijn van de vooropgestelde reducties? De emissiereductietrajecten voor de gewesten moeten op zijn minst voldoende ambitieus zijn om in lijn te zijn met een Europese emissiereductiedoelstelling van 30%.

Een ander lichtpuntje in het akkoord is dat de regering een 'ambitieuze' standpunt wil innemen om een bindend wereldwijd klimaatakkoord te bereiken en dat ze wil pleiten voor de beperking van de CO<sub>2</sub>-uitstoot met 30 procent tegen 2020 op Europees niveau. Momenteel houdt Europa vast aan 20 procent minder CO<sub>2</sub> tegen 2020. Er zijn al een aantal lidstaten die pleiten voor 30 procent. De vraag is nu vooral of de federale regering haar Vlaamse collega's zal kunnen overtuigen om deze voortrekkers te vervoegen. Positief is ook dat de nieuwe regering op Europees niveau wil pleiten voor een verbetering van het emissiehandelssysteem om windfall profits te vermijden.

Een ambitieuzer klimaatbeleid bepleiten op Europees niveau is dan wel goed. Van een visie op een binnenlands klimaatbeleid – ook op de lange termijn - ontbreekt verder elk spoor. Toch engageerde ons land zich op de klimaatop in Cancun om een lange termijn plan op te maken voor een lage koolstofeconomie tegen 2050. De regering komt niet verder dan te stellen dat de Belgische klimaatdoelstelling zal verdeeld worden over het federale niveau en de gewesten en dat ze het verbruik van grondstoffen en energie "drastisch wil verminderen".

Van een klimaatwet – waarvan een versie in de schuif belandde na de val van de regering – is niets terug te vinden. Naar een duidelijke doelstelling voor de vermindering van onze CO<sub>2</sub>-uitstoot is het gissen. Onze regeringsleiders zouden hier de mosterd kunnen halen bij hun Deense collega's. De nieuwe Deense regering schoof duidelijke doelstellingen naar voor: een vermindering van de CO<sub>2</sub>-uitstoot met 40% tegen 2020 en van 80% tot 95% tegen 2050 door een inzet op energiebesparing en 100% hernieuwbare energie.

Daarnaast neemt de federale regering geen standpunt in over de besteding van de inkomsten van het emissiehandelssysteem. Deze zouden moeten worden ingezet voor een ambitieus intern klimaatbeleid en voor de klimaatfinanciering van ontwikkelingslanden.

Klimaatfinanciering: België heeft zich in het kader van de internationale klimaatonderhandelingen geëngageerd om de ontwikkelingslanden bij te staan in hun strijd tegen de klimaatverandering. De federale regering moet alles in het werk stellen om deze middelen vrij te maken.

Naast maatregelen om de uitstoot van broeikasgassen te verminderen, moet onvermijdelijk nu al aandacht besteed worden aan gevolgen van de klimaatverandering. Van een globaal plan om met de verschillende beleidsniveaus te werken aan een adaptatiebeleid vinden we niets terug.

## 2. Energie

### 2.1. Energiebesparing:

De regering stelt werk te willen maken van een veilige, duurzame en voor iedereen toegankelijke energie. Toch voert ze meteen een maatregel in die hier regelrecht tegen in gaat. Het is onbegrijpelijk dat de regering - in tijden van klimaatverandering en stijgende energieprijzen- de fiscale aftrek voor energiebesparing afschaft alvorens er duidelijkheid is over de overname van deze stimulans door de gewestregeringen. Het overhevelen van de fiscale aftrek voor energiebesparing naar de gewesten zou in principe een opportuniteit kunnen bieden om eindelijk werk te maken van een vereenvoudiging van het ondersteuningsbeleid voor energiebesparing. De plotse afschaf van de fiscale aftrek voor energiebesparende investeringen zet duizenden banen op de helling, houdt de energiefactuur hoog en is nefast voor ons klimaatbeleid.

Het Belgische gebouwenbestand is enorm energieverwendend en verbruikt 72% meer energie dan het Europees gemiddelde. Honderdduizenden woningen blazen hun warmte door ongeïsoleerde daken en ramen de buitenlucht in. Het halen van de Kyoto-doelstelling wordt al moeilijk, laat staan dat we de verdergaande vermindering van CO<sub>2</sub>-uitstoot tegen 2020 en 2050 kunnen halen. Door ondersteuningsmaatregelen voor energiebesparing af te schaffen, missen we bovendien een gigantische opportuniteit voor de vergroening van onze economie. Zo leerde een recente Duitse studie nog dat elke euro in energiebesparing in gebouwen de staatskas vijf euro kan opleveren. Energiebesparing in gebouwen links laten liggen omwille van 'economische' redenen, getuigt dan ook van een zeer kortzichtige aanpak.

Daarnaast is er van een duidelijke visie over een gecoördineerd en ambitieus energiebesparingsbeleid geen spoor. Toch is dit de goedkoopste en meest efficiënte manier op de klimaatverandering aan te pakken en de sleutel voor de omslag naar een veilig, duurzaam en toegankelijk energiesysteem.

### 2.2. Nucleaire rente

De regering wil de nucleaire rente afroemen om de concurrentie en de investeringen in elektriciteitsproductie te stimuleren en om energieprijzen ten gunste van de gezinnen en de bedrijven onder controle te houden. De nieuwe regering stelt dat ze de huidige nucleaire heffing sterk wil verhogen op basis van de berekeningen van de CREG. Het is dan ook zeer verbazingwekkend dat de regering de nucleaire heffing in de begroting vastlegde op 550 miljoen. Dit is een peulenschil in verhouding met de 2 miljard winst die de uitbaters van de kerncentrales volgens de CREG maken. Daarnaast is het nog zeer onduidelijk waar het geld van de nucleaire heffing voor zal gebruikt worden. Het is nog sterk de vraag in hoeverre de intentie om dit geld "onder meer" in te zetten voor investeringen voor hernieuwbare energie op de Noordzee en voor de energie-efficiëntie van de federale openbare gebouwen zal hard gemaakt worden. Willen we de omslag naar een groenere en energiezuinige samenleving hard maken, moet de nucleaire rente volledig en onmiddellijk terugvloeien naar energiebesparing en hernieuwbare energie.

### **2.3 Veiligheid van de kerncentrales**

Het is opvallend dat we in het regeerakkoord geen woord vinden over de nucleaire stresstests. Hoe wil de regering omgaan met de resultaten van deze stresstests? Een belangrijke les uit Fukushima is dat de voorziene noodplanning ontoereikend is. Dit geldt zeker voor een dichtbevolkt land als België. Daarom is het noodzakelijk dat niet enkel de technische infrastructuur aan een stresstest wordt onderworpen, maar dat ook de voorziene nucleaire noodplanning een reality check ondergaat. Daarnaast is het positief dat de regering de wetgeving over aansprakelijkheid voor nucleaire ongevallen zal herzien om de vergoedingsplafonds betaald door de exploitanten van kerninstallaties aan te passen. Veel zal afhangen van de concrete invulling. Kernenergieproducenten moeten onbeperkt aansprakelijk worden gesteld voor kernongevallen.

### **2.4 Financiële reserves voor de ontmanteling van de kerncentrales en het beheer van het kernafval (Synatom)**

Het beheer van het fonds voor de ontmanteling van de kerncentrales en het langetermijnbeheer van het radioactief afval moet volledig uit handen genomen worden van de nucleaire sector. Het is een aberratie dat de kernenergie-exploitant een aanzienlijk deel van dit fonds vandaag mag investeren in de eigen sector. Dit fonds moet onmiddellijk onder toezicht en beheer van de overheid worden geplaatst.

### **2.5 Onderzoek en ontwikkeling**

De regering stelt dat ze "Onderzoek & Ontwikkeling met betrekking tot kernfysische methoden in het domein van de medische toepassingen en de radioprotectie verder zal ondersteunen in het kader van de volksgezondheid." De financiering van onderzoek en ontwikkeling voor medische doeleinden is zeker terecht. We hopen echter dat we het mis hebben als we hier tussen de lijnen een bevestiging van de financiering van een onverantwoord duur onderzoeksproject voor vierde generatie kernenergie (Myrrha) lezen. De miljoenen die voor deze onbewezen technologie met groot proliferatierisico worden tevoorschijn getoverd, zouden beter worden ingezet in echte oplossingen: energiebesparing en hernieuwbare energie. Over de noodzakelijke verdere inzet op onderzoek voor de berging van kernafval wordt geen duidelijk standpunt ingenomen. Toch moet de regering binnenkort een beslissing nemen over het door NIRAS voorgelegde afvalplan, waarin wordt voorgesteld om het hoogradioactief en langlevende kernafval onherroepelijk in de ondergrondse kleilagen te dumpen. De regering moet NIRAS de opdracht geven om het onderzoek verder te zetten naar beheersopties die het mogelijk maken het kernafval altijd te recupereren.

### **2.6 Hernieuwbare energie**

Het is positief dat de regering de bevoorradingzekerheid wil garanderen door maximale diversificatie van de bevoorradingbronnen en door prioriteit te geven aan hernieuwbare energie (wind, waterkracht, zonnepanelen...) en dat ze hernieuwbare energie wil stimuleren op een kostenefficiënte wijze. De regering zou ingeval van biobrandstoffen echter ook rekening moeten houden met de bredere duurzaamheidsaspecten. Een fiscale vrijstelling voor de inefficiënte inzet van kostbare biobrandstoffen in transport is onverantwoord. Hierover wordt in het akkoord echter met geen woord gerept.

De regering zal op basis van een beoordeling van het effect op duurzame ontwikkeling en een aanpassing van het bestaande subsidiemodel voor hernieuwbare energie in de Noordzee een beslissing nemen over de afbakening van een nieuw gebied voor windenergie in de Noordzee. Het is essentieel dat deze nieuwe zone ook effectief wordt afgebakend op een weloverwogen locatie. De verdere uitbouw van een offshore windturbinepark is essentieel in de omslag naar een duurzame energievoorziening. In dat opzicht is het positief dat de regering hoogspanningsnetbeheerder Elia de opdracht zal geven om een stopcontact voor de windmolenparken op zee te installeren en de capaciteit van de hoogspanningslijnen tussen België en haar buurlanden uit te breiden.

## 3. Mobiliteit

### 3.1. Fiscaliteit

De afschaffing van de premie voor "schone wagens" is goed nieuws. De milieuverenigingen bekritiseerden dat systeem, onder andere omdat ze het meer zien als een steun voor de automobieliindustrie dan een relevante milieumaatregel. De belastingvermindering bij aankoop van een elektrische wagen zou ook moeten afgeschaft worden, maar precies dat punt blijft onduidelijk in de beleidsverklaring. Om het gedrag bij aankoop van een nieuw voertuig te sturen gaat de voorkeur uit naar de belasting op de in verkeerstelling, iets wat momenteel herbekeken wordt op regionaal vlak. (p. 78)

Hervorming van het belastingsstelsel van bedrijfswagens: het voordeel in natura zal voortaan berekend worden in functie van de cataloguswaarde van het voertuig en van zijn impact op het milieu (CO<sub>2</sub>-uitstoot). De kosten van dit nieuwe belastingsstelsel zal voor 50% ten laste vallen van de begunstigde als die een natuurlijke persoon is, en voor 50% ten laste van het bedrijf dat het voertuig ter beschikking stelt. De herziening naar boven toe van het voordeel in natura, waarbij rekening gehouden wordt met de impact op het milieu en met de cataloguswaarde van het voertuig (waardoor de realiteit dichter benaderd wordt), is weliswaar goed nieuws, maar de maatregel zou veel verder moeten gaan om impact te hebben op de verkeerscongestie en de luchtkwaliteit. Om het aantal bedrijfswagens en het aantal kilometers dat die wagens afleggen te verminderen, zou de regering het werkelijk gereden aantal kilometers in rekening moeten brengen (in plaats van het gelimiteerde forfaitsysteem), zoals de administratie en de milieuverenigingen dat hebben voorgesteld. Bovenop de 200 miljoen die voorzien zijn door de huidige maatregelen, zou de overheid nog ettelijke miljarden kunnen terugverdienen door het fiscaal stelsel van bedrijfswagens af te stemmen op dat van de lonen, zoals de Hoge Raad van Financiën aanbeveelt. Die opbrengsten zouden moeten worden geïnvesteerd in het Belgisch openbaar vervoer. (p.81)

De verhoging van de accijnzen op diesel, een maatregel die al vaak door de milieuverenigingen gevraagd werd, wordt niet vermeld in de beleidsverklaring. Dat valt des te meer te betreuren omdat er momenteel een procedure loopt tegen België wegens inbreuk op de Europese normen voor luchtkwaliteit.

### 3.2 Verkeersveiligheid en Wegcode

Omwille van nogal voor de hand liggende redenen van coherentie blijft de wegcode een federale bevoegdheid. Het bepalen van de maximumsnelheid op de openbare weg, behalve op de autosnelwegen, en de controle op het naleven van de Wegcode, met inbegrip van de administratieve en strafrechtelijke sancties, zijn een regionale bevoegdheid. Men zal ervoor moeten opletten dat die regionalisering (die ook de verkeersveiligheid omvat) niet leidt tot een geografisch variërende toepassing van de wegcode en/of tot minder verkeersveiligheid, zowel globaal als lokaal. .

In samenspraak met de regio's: het aantal verkeersdoden zal tegen 2020 met 50% moeten gedaald zijn tegenover het cijfer van 2010. De Regering zal haar controlebeleid moeten versterken door bijzondere aandacht te schenken aan risicogroepen en aan risicogedrag, aan recidive en aan preventie. Rekening houdend met het vorige punt, kan je je afvragen welke reële middelen de regering zal kunnen aanwenden om die lovenswaardige doelstellingen te bereiken. Mensen massaal aanzetten om gebruik te maken van het spoor – veeleer dan van de weg - zou een doeltreffende manier zijn om de veiligheid te verbeteren.

### 3.3 Interregionale samenwerking

Het regeerakkoord richt een metropolitane gemeenschap op, die interregionale samenwerking moet mogelijk maken op het vlak van de mobiliteit, de verkeersveiligheid en de wegenwerken van, naar en rond Brussel. Je kunt je inderdaad niet inbeelden dat

één regio belangrijke infrastructuurmaatregelen zou nemen die een belangrijke impact zouden hebben op de mobiliteit, het milieu en de gezondheid van alle Belgen, zonder overleg te plegen met de andere regio's. Het is daarbij belangrijk dat die toekomstige metropolitane gemeenschap een plaats is waar al haar leden op doeltreffende wijze met elkaar kunnen overleggen. Het netelige probleem van de verbreding van de Brusselse ring zal aantonen of de regio's in staat zijn om rond de tafel te gaan zitten in goede verstandhouding en ten bate van het algemeen belang (terugdringen van het verkeer en verbetering van de leefkwaliteit in de stad, milieu-uitdaging enz.).

### **3.4 Luchtvaart**

De regering engageert zich om de veiligheid van het luchtverkeer verder te blijven garanderen en de economische ontwikkeling ervan blijven bevorderen. Tegelijkertijd herhaalt de regering dat de hefboomen waarover ze beschikt zal gebruiken om de uitstoot van broeikasgassen te verminderen, evenals de vervuiling die door de verschillende transportmiddelen veroorzaakt wordt. Het beleid betreffende het luchtverkeer gaat verder op het schizofrene elan: de regering probeert om ongestoord een sector verder te ontwikkelen die veel broeikasgassen uitstoot en die op middellange termijn met grote problemen geconfronteerd zal worden door zijn afhankelijkheid van olie. Het is tekenend en betreurenswaardig dat de taks op vliegtuigtickets, oorspronkelijk voorgesteld voor eerste klas en businessklas, in de uiteindelijke versie van het akkoord niet behouden werd. De milieubewegingen pleiten voor het instellen van een goed merkbare heffing op het luchtverkeer, zodat aan de dumpingpraktijken van die sector (er is geen taks op kerosine, evenmin btw op vliegtuigtickets) tegenover het transport over het spoor een einde komt.

De regering zal ook werk maken van de oprichting van een onafhankelijke dienst ter controle van de geluidsoverlast die in woongebieden veroorzaakt wordt door het vliegverkeer rondom Brussel-Nationaal. Spijtig dat het hier om de enige maatregel gaat in verband met de gevolgen voor het milieu van de luchtvaart, en dat geen enkele maatregel slaat op de uitstoot van broeikasgassen in deze sector.

### **3.5 Zeevaart**

Over de zeevaart rept het regeerakkoord met nagenoeg geen woord, behoudens dan over de actualisering van de wetgeving. Het aandeel van deze sector in het goederenvervoer zou toch, net als het spoor, moeten worden bevorderd, in tegenstelling tot de huidige trend waarbij steeds meer een beroep wordt gedaan op vrachtvervoer.

### **3.6 NMBS**

De regering wil voor de NMBS-groep een ambitieus beleid voeren, dat de gewenste groei van het reizigersaantal moet realiseren door speciale aandacht te besteden aan de verbetering van de kwaliteit van de dienstverlening aan de reizigers, meer bepaald betreffende de stiptheid van de treinen en het informeren van de reizigers, de veiligheid (...), de productiviteit en de doeltreffendheid (...), de verbetering van de financiële toestand. (...) Ze zal toezien op de uitbouw van Europese corridors voor vracht- en passagiersvervoer. Die doelstellingen zijn lovenswaardig en ze vereisen voldoende geldmiddelen om het aantal reizigers en het vrachtvervoer over het spoor te doen toenemen (wat moet resulteren in een verschuiving van het gekozen transportmiddel, niet van een globale stijging van de mobiliteit) door een betere dienstverlening en zonder dat de consument daar al te veel voor moet betalen. Welnu: uit de begrotingsovereenkomst blijkt dat aan de NMBS-groep belangrijke besparingsmaatregelen worden opgelegd (het hoofdstuk over de vermindering van de Staatsuitgaven voorziet besparingen in de autonome openbare bedrijven: de NMBS-groep, wat volkomen in tegenspraak is met de beoogde doelstellingen).

Binnen een termijn van 6 maand zal de regering een plan voorstellen tot herstructurering van de NMBS-groep, met een vermindering van het aantal entiteiten. Die herstructurering moet beter tegemoet komen aan de noden van de reizigers, een meer

samenhangend beleid realiseren en een reeks besparingen tot gevolg hebben. Die herstructurering, samen met een grotere transparantie en de voorgestelde beperking van de vergoeding van de bestuurders, gaan in de goede richting. Die maatregelen veronderstellen een echte cultuurwijziging binnen de NMBS-groep, en ze zullen heel goed gecontroleerd moeten worden. Er zou moeten worden voorzien in een publicatie van de gegevens, audits en studies van de NMBS. Trouwens, zelfs als de reorganisatie van de groep zou uitmonden in besparingen, dan nog zal het van cruciaal belang zijn dat de dotaties globaal stijgen, conform de beoogde doelstelling dat de totale dotaties in geen geval dalen onder het huidige niveau.

De regio's zullen elk een vertegenwoordiger aanduiden in de schoot van de Raad van Bestuur van de NMBS-groep. Als de samenwerking met de regio's wordt versterkt, gaat dat in de richting die de milieubeweging wenst, en dat is ook het geval voor het oprichten van een structuur waarin de regio's vertegenwoordigd zijn voor het beheer van de uitbating van het Gewestelijk ExpresNet, en de ruime mogelijkheid tot bijkomende vrijwillige bijdragen vanwege de regio's aan het budget van de NMBS, voor het ontwikkelen van bepaalde projecten. Het zou overigens zeer nuttig zijn om de regionale operatoren van het openbaar vervoer (De Lijn, TEC en STIB) te betrekken bij de structuur die belast wordt met de uitbating van het Gewestelijk ExpresNet. Die laatstgenoemde zou bovendien overleg moeten voeren met de vertegenwoordigers van de gebruikers en van de werknemers, en actief de begeleidende maatregelen moeten voorbereiden die verband houden met de uitbouw van het Gewestelijk ExpresNet (multimodale toegankelijkheid en concentratie rond de stopplaatsen, stadstol) die momenteel door het beleid vergeten worden, hoewel ze onontbeerlijk worden geacht door verkeersspecialisten (STRATEC-studie). (p 124)

Via de beheersovereenkomst zal de regering garant staan voor de continuïteit van de openbare dienstverlening. Het is van wezenlijk belang dat het treinverkeer verder blijft genieten van een statuut dat het beschermt tegen de strikte marktmechanismen en dat zijn functie van openbare dienstverlening vooropgesteld wordt. Nochtans mag die beoogde "continuïteit" van de dienstverlening, ook al wordt die door de gebruikers zeer gewenst, bij problemen op het vlak van de sociale dialoog niet leiden tot maatregelen die *de facto* de rechten van de werknemers inperken. (p. 151) Bovendien moeten de evaluatiemechanismen (de evaluatie moet extern gebeuren) en een eventuele sanctie nauwkeuriger worden omschreven volgens welbepaalde indicatoren. Er zou moeten worden overwogen om het toegekende budget te koppelen aan de resultaten van de NMBS-groep, en om te verplichten tot een regelmatige audit van het rijdend materieel en van de toestand van de spoorweginfrastructuur.

## 4. Ruimtelijke Ordening

Hoewel het beheer van ruimtelijke ordening aan de regio's werd toevertrouwd van bij hun ontstaan, heeft de Federale Staat tot op vandaag de behandeling van bepaalde bijzondere strategische dossiers voor zich gehouden. Om de volledige regionalisering van die materie te voltooien kondigt het regeerakkoord bijvoorbeeld de regionalisering aan van het grootstedelijke beleid. Elk jaar bleven ruime budgetten toegekend aan operationele stadsontwikkelingsprojecten in de grote steden van het land: renovatie van vervallen woonwijken, herstellen van bouwvallige woningen, optrekken van een buurthuis. Het is niet duidelijk of deze budgetten ook geregionaliseerd worden.

De milieubeweging verwelkomt die overdracht. Het brengt samenhang in wat de regio's ondernemen. Toch roept ze op tot waakzaamheid betreffende de eventuele perverse effecten:

risico's op inkrimping van het budget voor het stedelijk beleid; verlies van overzichtelijkheid bij de vergelijking van de toestand in de steden.

Ook de regionalisering van de handelsvergunningen zou de ruimtelijke situatie wel eens sterk kunnen wijzigen. De inzet voor het milieu is groot, en het is verstandig om de bevoegdheden aan het regionale niveau toe te wijzen. Wij herinneren eraan dat een overlegmechanisme tussen de regio's nodig is wanneer het over commerciële projecten gaat waarvan de omvang impact zou hebben op een nabijgelegen regio. Dat is bijzonder relevant in de metropool Brussel.

### **Hoofdstedelijke gemeenschap Brussel**

Het regeerakkoord voorziet een oplossing voor de gebrekkige samenwerking en overleg tussen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en zijn Hinterland. De bijzondere wet zal een hoofdstedelijke gemeenschap Brussel oprichten, waarin de vertegenwoordigers van de Gewestelijke regeringen zullen zetelen, net zoals alle gemeenten van de oude provincie Brabant en de federale overheid. De provincies zullen er vrijwillig bij kunnen aansluiten.

Deze beslissing moet leiden tot een betere coördinatie tussen het ruimtelijk beleid van de verschillende gewesten. Een nood die vooral voelbaar is aan de economische concurrentiestrijd en een problematische mobiliteitssituatie waarbij het autoverkeer de pan uit swingt en het openbaar vervoer vanuit, naar en rond Brussel te wensen overlaat. Deze beslissing is slechts een eerste zeer voorzichtige stap in de richting van een hoognodige samenwerking tussen Brussel en zijn Hinterland. De draagwijdte en de efficiëntie van deze samenwerking zal moeten blijken uit het samenwerkingsakkoord dat de 3 Gewesten moeten opstellen. We vragen daarnaast een effectenanalyse van de oprichting van deze Hoofdstedelijke Gemeenschap Brussel, vooral voor wat betreft de ruimtelijke effecten op een eventuele verdere suburbanisatie. Tot slot, stellen we vast dat voor het uitbaten van het GEN een aparte structuur wordt opgericht binnen de NMBS. Het lijkt ons efficiënter indien dit sleutelproject voor de Hoofdstedelijke Gemeenschap van Brussel geïntegreerd zou worden binnen hetzelfde samenwerkingsverband.

## **5. Biodiversiteit**

Alhoewel biodiversiteit vooral een regionale bevoegdheid is, is de invulling ervan in het federale regeerakkoord wel heel minimalistisch. Zoeken op de term "biodiversiteit" en "bossen" bijvoorbeeld, levert geen enkele vermelding op. Een jaar na het internationale jaar van de biodiversiteit en de succesvolle biodiversiteitconferentie in Nagoya, is er geen aandacht voor biodiversiteit in het regeerakkoord. Nochtans heeft het federale niveau wel degelijk een rol te spelen, voornamelijk in verband met de bescherming van de mariene biodiversiteit in de Noordzee en de externe dimensie van het biodiversiteitsbeleid.

Er zijn echter wel een aantal positieve punten. Zo vermeldt het regeerakkoord dat « handels- en investeringsakkoorden » niet enkel onze economische belangen moeten waarborgen, maar ook sociale en milieuclausules moeten bevatten. Dit kan een aanzet betekenen om ervoor te zorgen dat er rekening gehouden wordt met de impact van onze import op biodiversiteit en milieu elders in de wereld. Daarnaast wordt vermeld dat België in Centraal-Afrika zal ijveren voor een « transparante exploitatie van de natuurlijke rijkdommen, ten bate van de lokale bevolking ». Dit is op zich uiteraard positief, maar de vaagheid van de formulering is een indicatie dat dit niet echt hoog op de politieke agenda staat. Nochtans is het cruciaal om bijvoorbeeld van het behoud en het duurzaam beheer van het Congolese regenwoud een aandachtspunt te maken in de Belgische ontwikkelingssamenwerking. Dit is niet enkel van mondiaal belang in de strijd tegen klimaatverandering en voor het behoud van de biologische diversiteit, maar ook



omwille van de armoedebestrijding in Congo en de duurzame ontwikkeling van het land. Ook is er geen vermelding over hoe België de Europese wetgeving in verband met op de markt brengen van illegaal hout zal omzetten in Belgisch recht.

## **6. Noordzee: geen regeerakkoord, wel minister**

De Federale overheid heeft ruime bevoegdheden inzake de Noordzee (oa afbakening van mariene beschermde gebieden, windmolens, zandwinning, implementatie Richtlijn Mariene Strategie ...). Buiten enkele passages over windmolens (zie "energie") bevat het regeerakkoord echter niets terzake. Het goede nieuws is wél dat we terug een noordzeeminister hebben, die voor een geïntegreerd beleid kan instaan. Johan Vande Lanotte heeft in het verleden bewezen dat hij hiervoor de visie én het bestuurlijke gewicht in huis heeft. We rekenen dan ook op hem om verder vorm te geven aan de ruimtelijke ordening op zee én om concrete invulling geven aan de bescherming van mariene beschermde gebieden. Omdat ook Vlaanderen belangrijke bevoegdheden heeft die sterkt gelinkt zijn met het Noordzeebeleid (zoals visserij, kustbescherming en zeehavens), lijkt het aangewezen om te streven naar een "bestuursakkoord kust".

## **7. Productnormen en Gezondheid**

De voornemens van de regering over de productnormen zijn positief, en ingebed in een duurzaamheidsdenken. We vestigen er de aandacht op dat ook moet rekening gehouden worden met de specifieke kwetsbaarheid van gevoelige personen (bijvoorbeeld kinderen), de problematiek van de synergetische effecten, de problematiek van de gevolgen van een chronische blootstelling, inspraak van alle betrokken partijen, en niet enkel van de vertegenwoordigers van de sector.

Overigens mag de regering de maatregelen en plannen die Europa oplegt niet uit het oog verliezen. De daarmee samenhangende hoge inzet maakt het ook nodig om ambitieuze doelstellingen te formuleren, zoals bijvoorbeeld in verband met pesticiden.

De oproep van de WGO, bedoeld om de voorbereiding op gang te brengen van actieplannen voor de primaire preventie van milieugerelateerde kankers (zowel in het gewone als in het beroepsleven) zou best wel een specifieke vermelding in het regeerakkoord verdienen hebben. De minister van Volksgezondheid heeft haar interesse voor die problematiek al laten blijken; we nodigen haar dus uit om haar inspanningen verder te zetten en ze te verdiepen, in overleg met de andere bevoegde ministers, zodat burgers en werknemers minder blootgesteld zouden worden aan risico's op kanker. Trouwens: zoals de Hoge Raad voor de Gezondheid het heeft onderstreept, ontbreekt momenteel in ons land een geïntegreerd beleid voor mobiliteit en gezondheid. De drijvende krachten van de mobiliteit zijn tal van andere domeinen, zoals de economie, de cultuur, de ruimtelijke ordening, het welzijn, enz. Maatregelen om de negatieve effecten van de mobiliteit te voorkomen vereisen dus een geïntegreerde aanpak, die ook aandacht heeft voor al die andere domeinen! Maatregelen die zich toespitsen op de bron zijn prioritair, want die laten toe om het probleem beter te beheersen, om het risico op onomkeerbare effecten te verminderen en om, meer in het algemeen, de kostprijs fors te beperken.

De maatregelen betreffende de etikettering zijn belangrijk, maar het zal wat tijd vergen om die ook toe te passen. Van onmiddellijk belang is om komaf te maken met de reclame en de etiketten die producten groener doen lijken dan ze in werkelijkheid zijn, zodat gegarandeerd kan worden dat de informatie naar de consument correct is. Daartoe moet een dwingend wettelijk kader bepaald worden, en er moet ook een ernstige omkadering gebeuren van de reclamepraktijken in ons land. Zelfregulering is in die sector onmogelijk gebleken; wij nodigen de bevoegde ministers en staatssecretarissen uit om de

aanbevelingen van de vele spelers uit deze sector toe te passen, door het oprichten van een Federale Raad voor de Reclame.

## **8. Duurzame ontwikkeling**

Het regeerakkoord beoogt een transitie naar een duurzaam economisch model. De overheid wordt als de motor van deze transitie gezien. Duurzaamheid wordt gepresenteerd als kader voor het energiebeleid, klimaatbeleid, economische productie en consumptie, productnormering, mobiliteit... Dit is op zich een goede uitgangspositie voor een aantal van de belangrijkste uitdagingen waar we momenteel voor staan. We stellen daarbij echter vast dat de nieuwe regering elke opportuniteit gemist heeft om de instrumenten in handen te nemen waarmee ze effectief kan inzetten op dergelijke beleid: De nodige fiscale hervormingen bleven uit om last op arbeid te verschuiven naar lasten op onduurzaam gedrag. Het wetenschapsbeleid zal inzetten op de toekomstsectoren, maar blijft daarbij hangen in het verhaal van sectorale en technologische know-how. Innovatieve oplossingen voor toekomstige maatschappelijke uitdagingen zijn natuurlijk ruimer dan technologische oplossingen en moeten stimuli krijgen vanuit O&O beleid.

Duurzame ontwikkeling is een transversaal thema dat met de autoriteit van een Premier of vice premier moet geïntegreerd worden in alle andere beleidsdomeinen. In dit regeerakkoord werd daar rekening mee gehouden en kan de bevoegdheidsverdeling zorgen voor een betere transversale werking.

In het licht van de Conferentie van Rio+20 zal de federale regering de gewesten uitnodigen om samen een nationale strategie voor duurzame ontwikkeling uit te werken. Deze zal een langetermijnvisie omvatten, zoals de wet van 5 mei 1997 vooropstelt. We verwelkomen de intentie om tot een nationale strategie voor duurzame ontwikkeling te komen, met een lange termijn visie. We gaan ervan uit dat alle betrokken actoren uit het maatschappelijk middenveld actief betrokken worden bij deze oefening. Bovenal zijn wij vragende partij om een gedegen evaluatie te houden van de effectiviteit van het federaal plan voor duurzame ontwikkeling en om de hervorming van de FRDO af te ronden. Zodat dit adviesorgaan haar taak efficiënt kan waarmaken, met een brede representativiteit en in goede samenhang met de andere federale adviesorganen.

De regering neemt zich tenslotte ook voor om werkzaamheden te ondersteunen om relevante indicatoren te ontwikkelen in aanvulling op het BBP. Deze nieuwe indicatoren zouden menselijke ontwikkeling in al haar aspecten beter moeten kunnen meten. Dit is zeer goed, maar erg vrijblijvend. We zouden ook graag onderzoek zien naar hoe we welvaarts- of ontwikkelingsdoelstellingen kunnen halen in tijden waarin het BBP niet stijgt.

## **9. Ontwikkelingssamenwerking**

De vergroening van de ontwikkelingssamenwerking is belangrijk, maar hierover is niets terug te vinden in het regeerakkoord. Daarenboven wordt nergens melding gemaakt van bijkomende middelen (nieuw en additioneel) voor de zo broodnodige klimaatadaptatie en mitigatie maatregelen in het Zuiden en voor de ondersteuning van ontwikkelingslanden om de achteruitgang van de biodiversiteit tegen te gaan. Integendeel, de middelen voor ontwikkelingssamenwerking worden voor de jaren 2012 en 2013 bevroren, wat neerkomt op een besparing op de middelen voor de allerarmsten.