

Publieksbevraging: Nationaal Energie- en Klimaatplan



Incidence – 360° Market Research Solutions
Brusselsesteenweg 11/15
1300 Waver
+32 (0) 10 41 34 16 - info@incidence.be

MAS Research
Vaartdijk 3/ 402
3018 Wijnmaal
+32 (0) 16 22 69 67 - info@masresearch.be



① Doelstelling

② Methodologie

③ Resultaten

Doelstelling

- **Nationaal Energie- en Klimaatplan**
 - Het Nationaal Energie- en Klimaatplan (NEKP) beschrijft de klimaat- en energiedoelstellingen van België, alsook de beleidsmaatregelen die nodig zijn om ze te bereiken.
- **Publieksbevraging over het project:**
 - Gedurende vier weken kregen burgers de mogelijkheid om hun mening te geven over het federale beleid en de aspecten van het NEKP die met de gewesten worden gedeeld.
 - Dit proces werd opgezet op vraag van Europa om het publiek actief te betrekken bij de uitwerking van een bijsturing van het NEKP.
- **Gebruik van de resultaten:**
 - De ontvangen bijdragen zullen worden gebruikt voor de actualisering van het plan, dat na overleg tussen de verschillende betrokken kabinetten uiterlijk op 30 juni 2024 moet worden ingediend bij de Europese Commissie.



① Doelstelling

② Methodologie

③ Resultaten

Methodologie

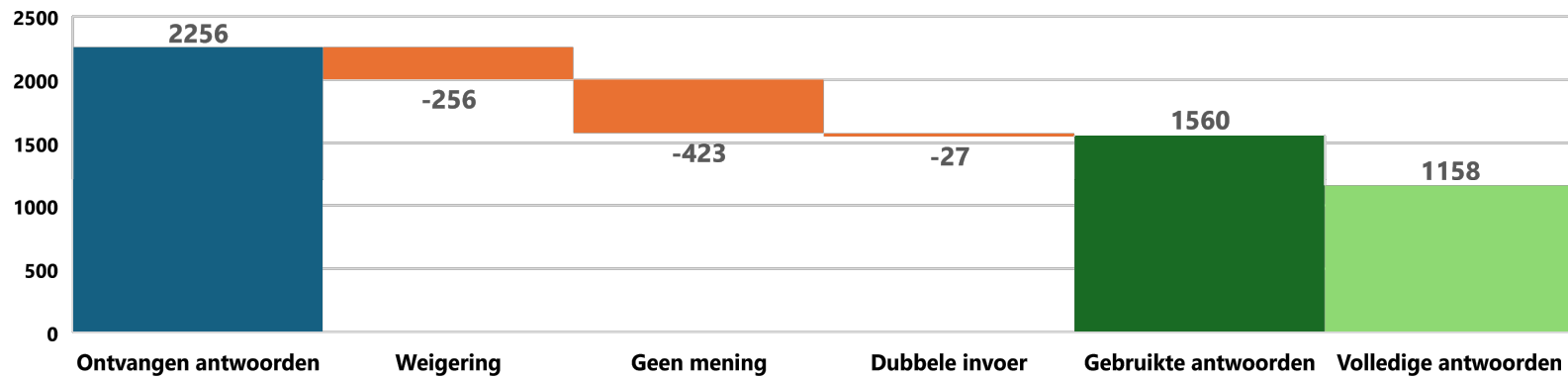
- **Steekproef:**
 - elke persoon ouder dan 16 jaar;
 - er werd geen representativiteit van de Belgische bevolking beoogd, de gegevens werden bijgevolg niet gewogen. We nodigen de lezer uit om hier bij het doornemen van de resultaten rekening mee te houden.
- **Vragenlijst:**
 - in het Nederlands opgesteld door de opdrachtgever en afgewerkt in samenwerking met de studiebureaus;
 - door de opdrachtgever vertaald in het Frans en het Duits.
- **Online publieksbevraging:**
 - geprogrammeerd en gehost door Incidence in het Nederlands, Frans en Duits;
 - door de opdrachtgever ter beschikking gesteld van geïnteresseerde deelnemers op vier websites (nationaalenergieklimaatplan.be, health.belgium.be, economie.fgov.be, klimaat.be);
 - alle vragen waren facultatief.
- **Periode:**
 - de vragenlijst was beschikbaar van 5 februari tot en met 3 maart 2024.

Analyses

- **Opschoning:**
Incidence heeft een eerste opschoning van de antwoorden uitgevoerd.
- **Gesloten vragen:**
De gesloten vragen in dit rapport werden verwerkt door Incidence.
- **Open vragen:**
De open vragen werden verwerkt via QDA miner door MAS Research.

Antwoorden

- 6.863 respondenten klikten op een van de links om naar de vragenlijst te gaan.
- 2.256 respondenten zijn verder gegaan dan de inleidende pagina met toelichting over het thema en het doel van de enquête.
Hiervan hebben er 2.000 ingestemd met het gebruik van hun gegevens in het kader van dit onderzoek.
- Na een volledige opschoning bleven er slechts 1.560 antwoorden over.
423 respondenten werden uitgesloten omdat ze geen enkele mening hebben gegeven.
27 'dubbele antwoorden' werden verwijderd. Er werd gekozen voor de meest volledige bijdrage.
- 1.158 respondenten hebben de volledige vragenlijst ingevuld.



① Doelstelling

② Methodologie

③ Resultaten



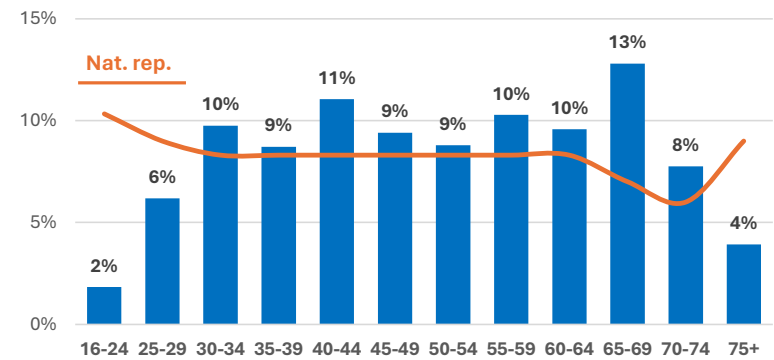
Demografie (1)

Geslacht

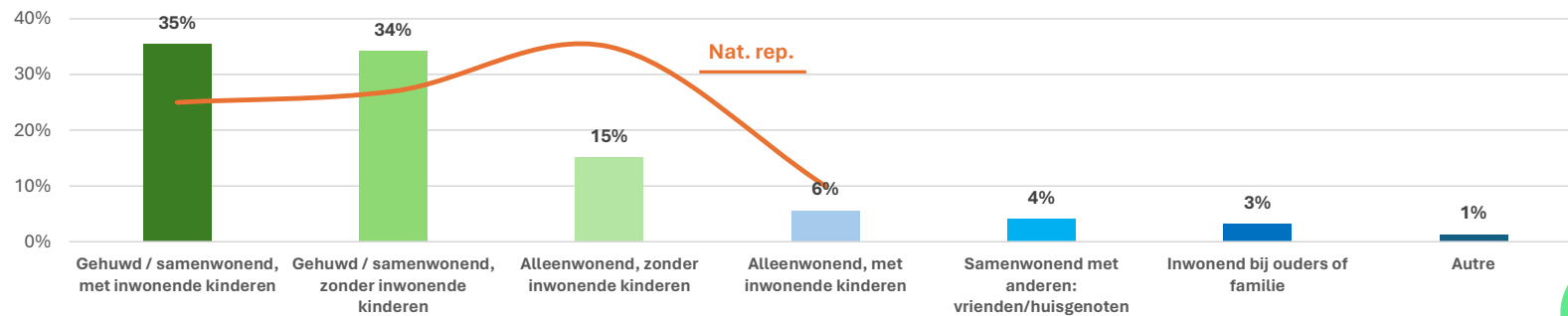


Gemiddelde leeftijd: 51 jaar

Leeftijd



Samenstelling van het huishouden

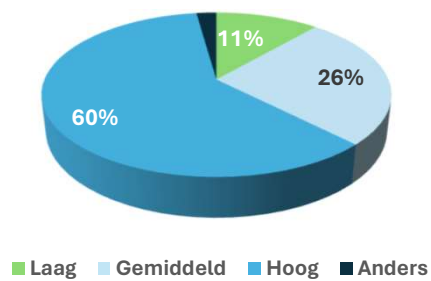


9

Nat. rep. = verdeling onder de Belgische bevolking (Statbel 2022)

Demografie (2)

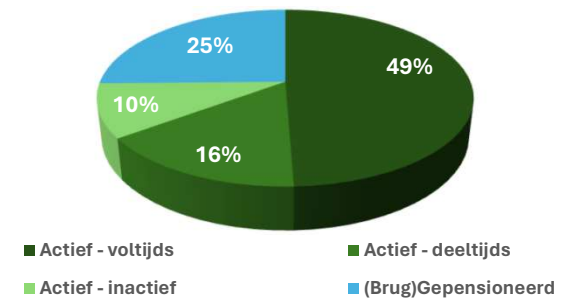
Opleidingsniveau



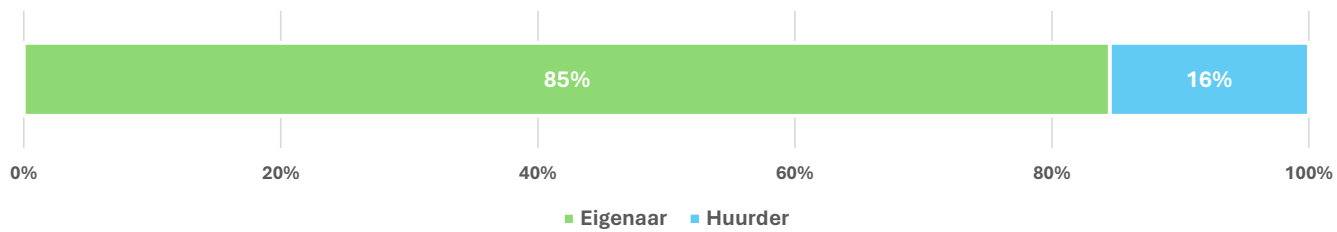
Nat. rep.	
Laag	22%
Gemiddeld	38%
Hoog	40%

'Actief': beroepsactieve leeftijd

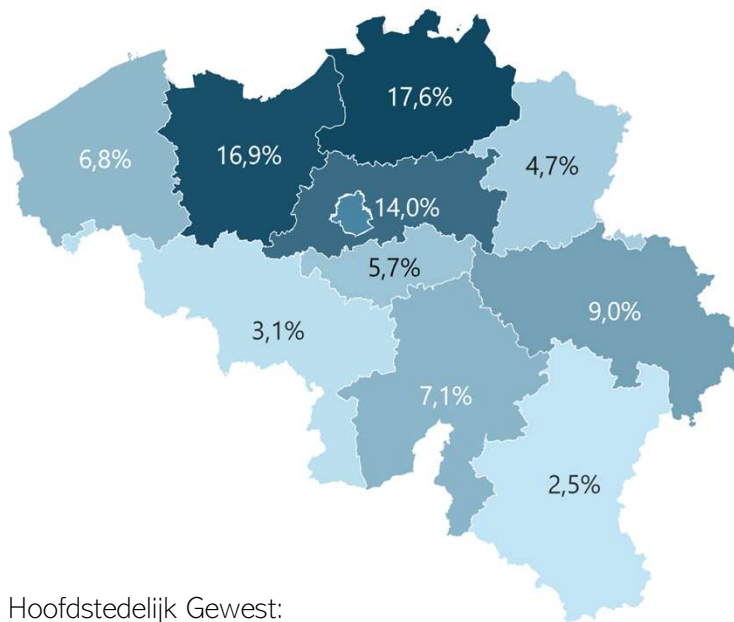
Beroepsactiviteit



Huurder/Eigenaar van de eigen woning



Demografie (3)



Brussels Hoofdstedelijk Gewest:
12,6%

Geografische en taalkundige spreiding

Taal	n	%
Nederlands	816	52,3%
Frans	719	46,1%
Duits	25	1,6%

Nat. rep.	
Antwerpen	16,3%
Vlaams-Brabant	10,1%
Waal-Brabant	3,5%
Brussel	10,6%
West-Vlaanderen	10,4%
Oost-Vlaanderen	13,3%
Henegouwen	11,7%
Luik	9,6%
Limburg	7,6%
Luxemburg	2,5%
Namen	4,3%

Belangrijkste lessen

Over het algemeen zijn de respondenten zich bewust van het belang van de klimaat- en energiecrisis.

Ze zijn van mening dat de overheid deze crisis 'krachtig' zou moeten bestrijden, ongeacht de kosten die hieraan verbonden zijn.

Ze verkiezen dat de overheid de belangrijkste speler blijft in de aanpak van de klimaatcrisis, in plaats van de verantwoordelijkheid te delegeren aan de burger.

De overheid moet bij beslissingen absoluut rekening houden met de minst bedeelden en de hulp voor die groep verbeteren.

Sommigen voelen zich niet voldoende geïnformeerd over de verschillende opties die door de overheid worden overwogen, zoals voor biobrandstoffen en waterstof.

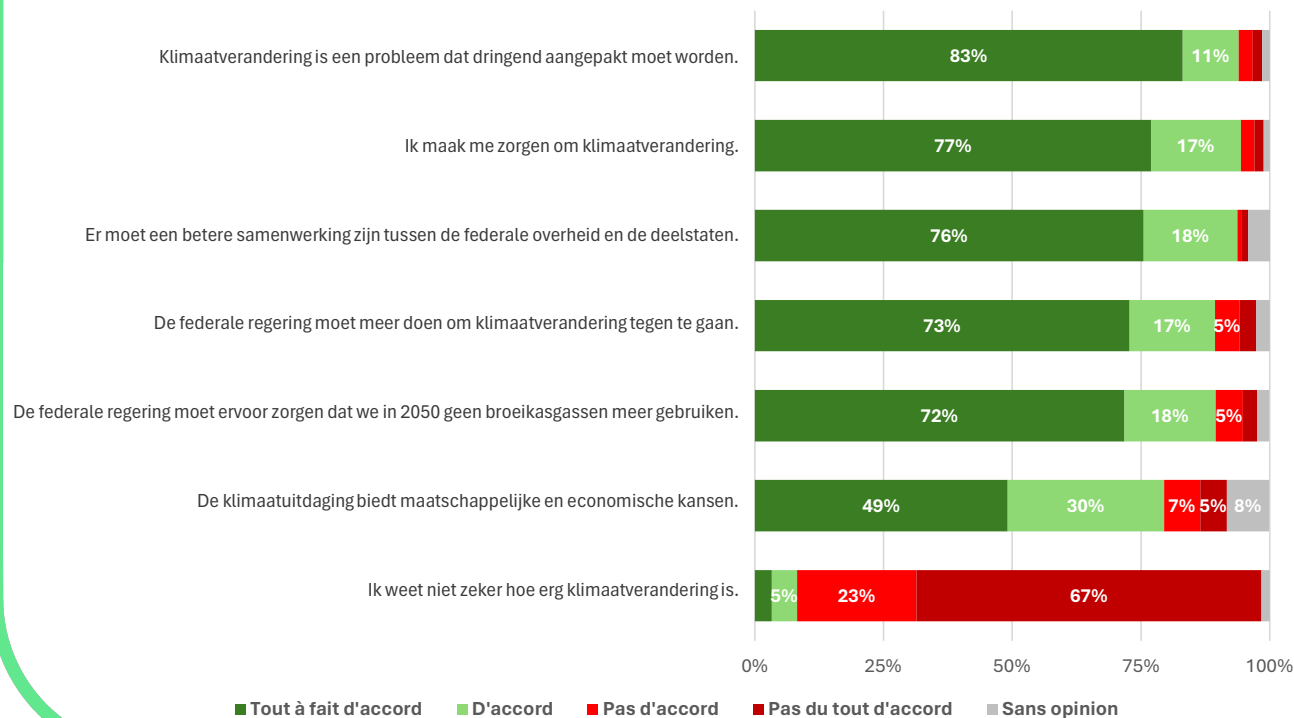
Mening over het klimaat

We zouden graag je mening kennen over een aantal stellingen.

- Klimaatverandering is een probleem dat dringend aangepakt moet worden.
- Ik maak me zorgen om klimaatverandering.
- Om de klimaatuitdaging efficiënt en effectief aan te pakken moet er een betere samenwerking zijn tussen de federale overheid en de deelstaten.
- De federale regering moet meer doen om klimaatverandering tegen te gaan, zowel binnen als buiten België (via steun aan ontwikkelingslanden).
- De federale regering moet alles in het werk stellen zodat we in 2050 niet of nauwelijks nog gebruik maken van energiebronnen die broeikasgassen uitstoten, zoals aardgas, steenkool en olie.
- De klimaatuitdaging biedt kansen om de sociale cohesie tussen burgers te versterken, hun levenskwaliteit te verbeteren en de economie een duw in de rug te geven.
- Ik weet niet zeker hoe erg klimaatverandering is.

Mening over het klimaat

We zouden graag je mening kennen over een aantal stellingen.



9 van de 10 respondenten geven aan dat ze zich bewust zijn van het belang van de klimaatverandering en dat ze zich er zorgen over maken.

Allen zijn het ermee eens dat de overheid zich dringend moet organiseren en meer moet doen om dit fenomeen te bestrijden.

Bijna 8 van de 10 respondenten gaan akkoord met de stelling dat de klimaatuitdaging kansen biedt om de sociale cohesie tussen burgers te versterken, hun levenskwaliteit te verbeteren en de economie te stimuleren.

Heroriëntering van het energiesysteem : strategische keuzes

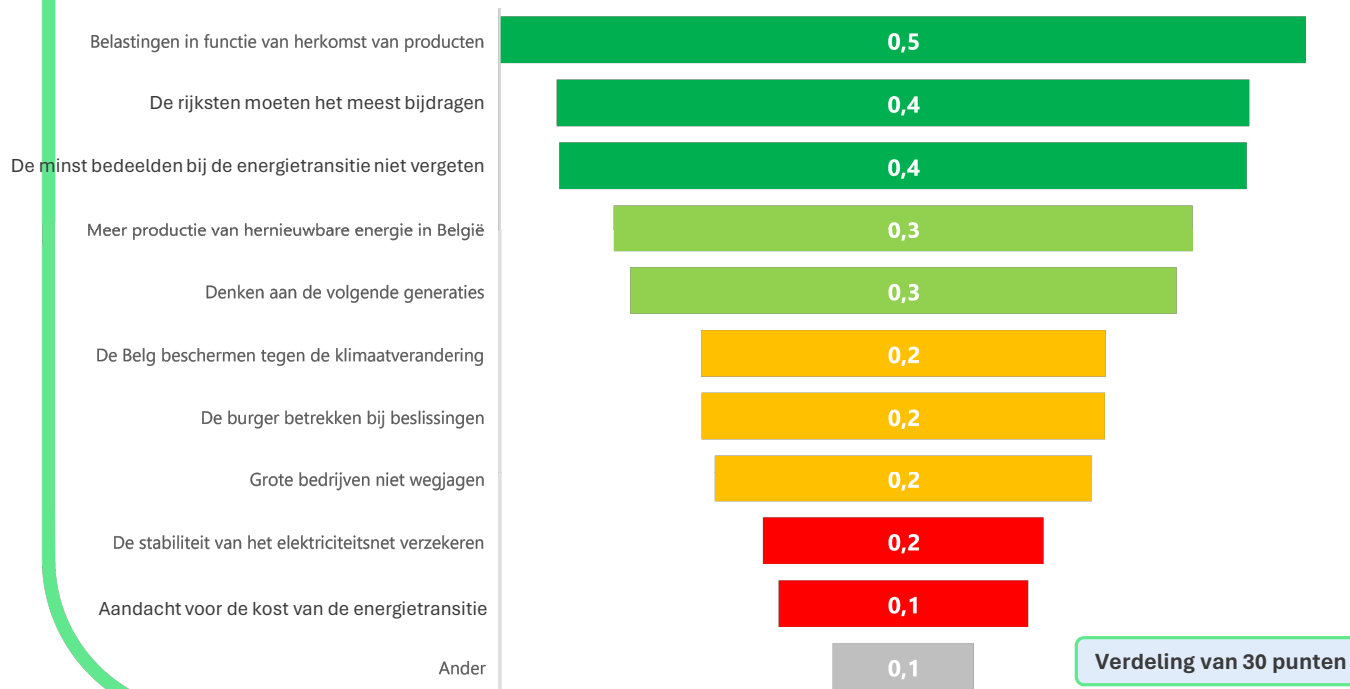
Hier vind je een lijst met doelen die beleidsmakers kunnen nastreven.

Om je prioriteiten aan te duiden verdeel je 30 punten over de doelen die jij het belangrijkste vindt. Hoe meer punten je een bepaald doel geeft, hoe belangrijker je dit doel vindt.

- Lokale en milieuvriendelijke producten moeten minder belast worden. Goederen die van ver ingevoerd worden en niet klimaatvriendelijk zijn, mogen wel zwaarder belast worden en zullen dus meer kosten.
- Rijke mensen en bedrijven die veel winst maken, moeten het meest meebetalen aan de verandering van ons energiesysteem.
- De overheid moet erover waken dat de kwetsbaarste mensen niet achterblijven bij de energietransitie.
- België moet voor haar energie zo min mogelijk afhankelijk zijn van het buitenland/buiten Europa, door zelf zo veel mogelijk hernieuwbare energie te produceren.
- De mensen die over honderd jaar leven, moeten zo min mogelijk last hebben van de keuzes die we nu maken.
- De federale regering zorgt ervoor dat de Belgen zo veel mogelijk beschermd worden tegen de gevolgen van de klimaatverandering.
- De regering moet burgers zo veel mogelijk betrekken bij de keuzes in het klimaat- en energiebeleid.
- De regering zorgt ervoor dat bedrijven die belangrijk zijn voor de Belgische economie hier blijven (en dus hun productie niet verplaatsen naar het buitenland).
- De kans op stroomstoringen moet zo laag mogelijk blijven.
- Het veranderen van het energiesysteem moet zo min mogelijk kosten aan de maatschappij (de burgers, gezinnen, bedrijven en overheden).
- Ander belangrijk principe...

Heroriëntering van het energiesysteem : strategische keuzes

Hier vind je een lijst met doelen die beleidsmakers kunnen nastreven. Wat zouden jouw prioriteiten zijn?

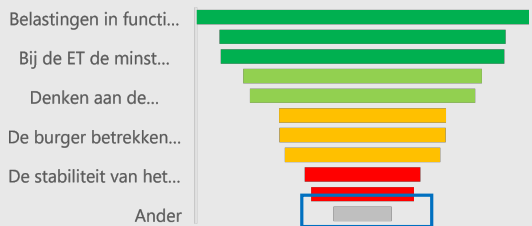


De respondenten zijn van mening dat de overheid in de eerste plaats het geld moet halen op de plaatsen die het meest relevant lijken voor de financiering van de energietransitie, zonder naar de kosten te kijken.

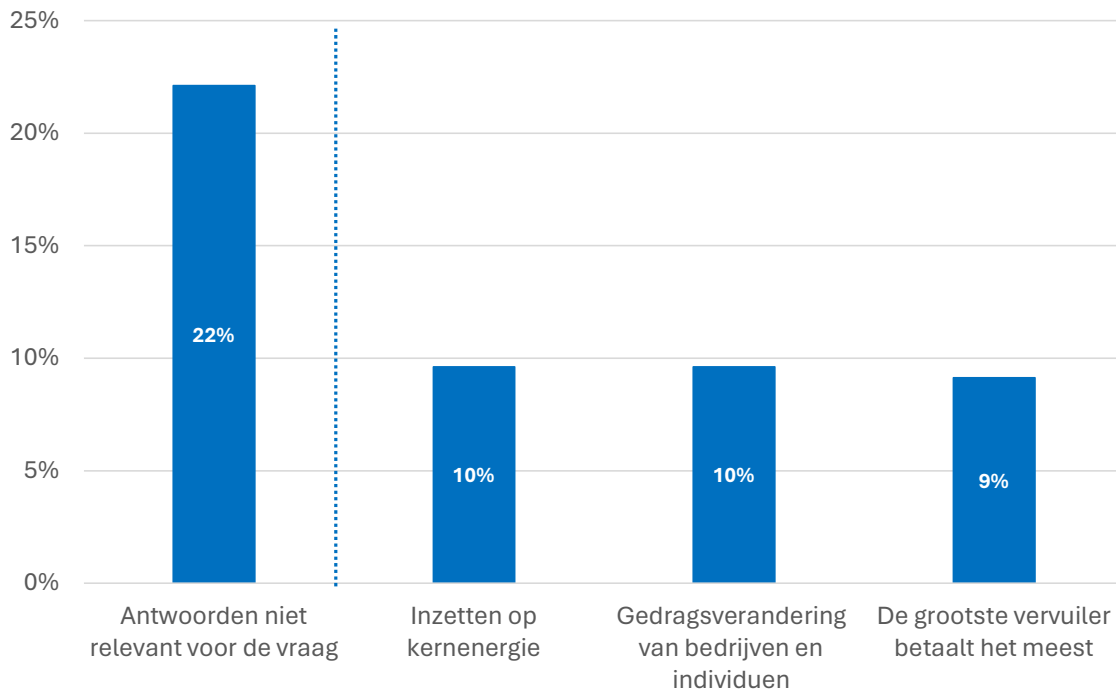
Dit vertaalt zich in de wens om de grote vermogens te belasten ten gunste van de minst bedeelden, en ook producten die van ver worden ingevoerd te belasten ten gunste van lokale producten.

Het terrein voorbereiden voor de toekomstige generaties is belangrijker dan zich zorgen te maken over een bescherming tegen de gevolgen van de klimaatverandering, of de burger te betrekken bij de besluitvorming.

Hier vind je een lijst met doelen die beleidsmakers kunnen nastreven.
Wat zouden jouw prioriteiten zijn?



N=208



Heroriëntering van het energiesysteem : strategische keuzes

Wat zijn, naast de reeds vernoemde, andere prioriteiten die beleidsmakers kunnen nastreven?

Belangrijke observatie is dat een vijfde van genoemde 'andere prioriteiten' niet relevant waren, in die zin dat ze geen betrekking hadden op de vraag.

Verder zien we dat men als 'andere prioriteiten' van de overheid vooral kijkt naar het **inzetten op kernenergie** en een **gedragverandering** van bedrijven en individuen (minder produceren en consumeren).

Naast het idee om de grote vermogens het meest te laten bijdragen, wordt er door sommigen ook aangegeven dat de **grootste vervuiler** het meest zou moeten betalen voor de energietransitie.

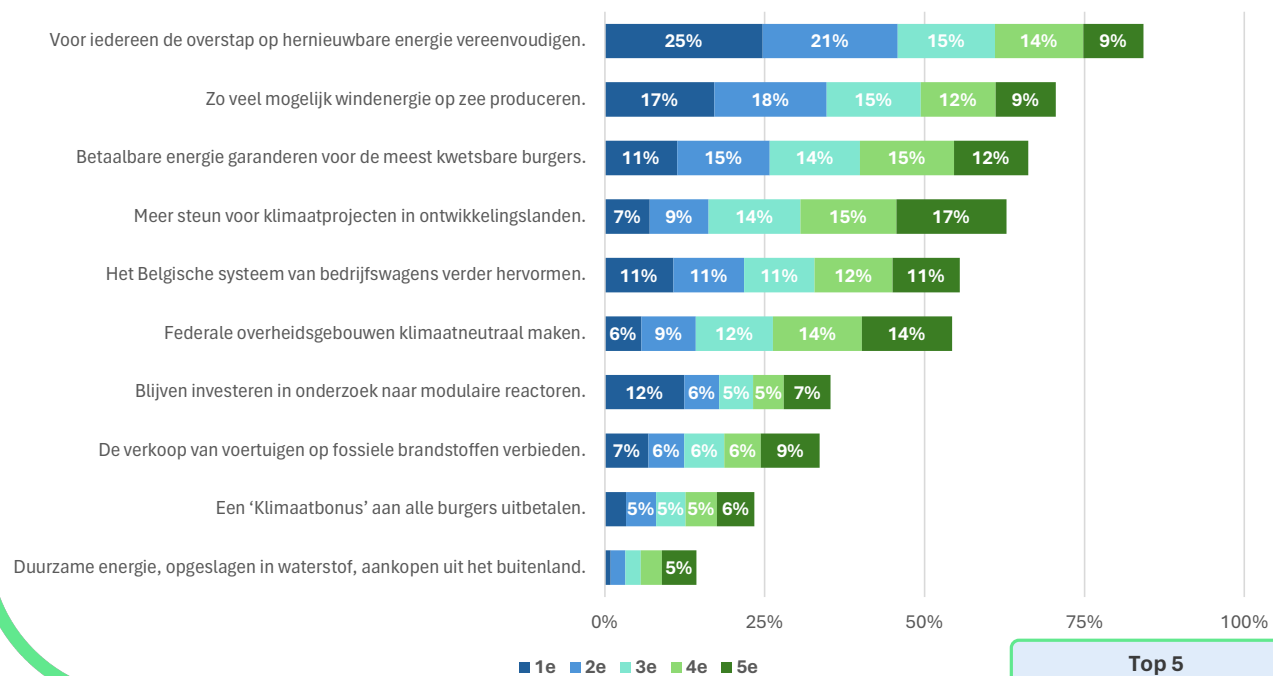
Heroriëntering van het energiesysteem : overheidsmaatregelen

Welke van volgende maatregelen die de regering al goedkeurde, vind jij de belangrijkste?

- Maatregelen steunen die het iedereen mogelijk maken om over te stappen op hernieuwbare energie: bijvoorbeeld een verlaagde btw op warmtepompen, of de mogelijkheid om de offshore windparken voor de Belgische kust mee te financieren en die elektriciteit thuis geleverd te krijgen.
- Zo veel mogelijk windenergie op zee produceren, ook in samenwerking met de buurlanden.
- Betaalbare energie garanderen voor de meest kwetsbare burgers (bijvoorbeeld via het verlaagde btw-tarief, het federale basispakket of door het sociaal tarief uit te breiden of automatisch toe te kennen.)
- Meer steun voor klimaatprojecten in ontwikkelingslanden, zodat deze leefbaar blijven en de bevolking zich kan aanpassen aan de gevolgen van de klimaatverandering.
- Het Belgische systeem van bedrijfswagens verder hervormen. De huidige fiscale en sociale regeling wordt geleidelijk afgeschaft voor wagens met een verbrandingsmotor en wordt vanaf 2026 beperkt tot wagens zonder uitstoot (zoals elektrische wagens).
- Zo snel mogelijk een register opstellen dat voor alle federale overheidsgebouwen het energieverbruik toont, en al deze gebouwen tegen 2040 klimaatneutraal maken (energiekadaster).
- Verder investeren in onderzoek rond kernenergie om de uitrol van kleine modulaire reactoren (SMR) mogelijk te maken tegen 2050. Dit zijn kernreactoren die een stuk kleiner zijn dan degene die je nu in bestaande kerncentrales vindt en daardoor mogelijk flexibeler zijn.
- De verkoop verbieden van personenwagens en lichte vrachtwagens die op fossiele brandstoffen rijden.
- Een (vrij te besteden) 'Klimaatbonus' aan alle burgers uitbetalen. Het geld daarvoor komt uit de inkomsten van de handel in uitstootrechten.
- Duurzame energie, opgeslagen in waterstof, aankopen uit het buitenland.

Heroriëntering van het energiesysteem : overheidsmaatregelen

Welke van volgende maatregelen die de regering al goedkeurde, vind jij de belangrijkste?



Voor een kwart van de respondenten moet prioriteit worden gegeven aan het vergemakkelijken van de overstap naar hernieuwbare energie voor iedereen. Twee andere maatregelen die in de antwoorden opvallen zijn windenergie produceren en ervoor zorgen dat energie betaalbaar blijft voor de meest kwetsbare burgers.

Het onderzoek naar modulaire nucleaire reactoren, het verbod op de verkoop van wagens op fossiele brandstoffen, de Klimaatbonus en de aankoop van duurzame energie in het buitenland werden door **minder dan de helft van de respondenten** in overweging genomen.

Top 5

Heroriëntering van het energiesysteem : voorstellen van experts

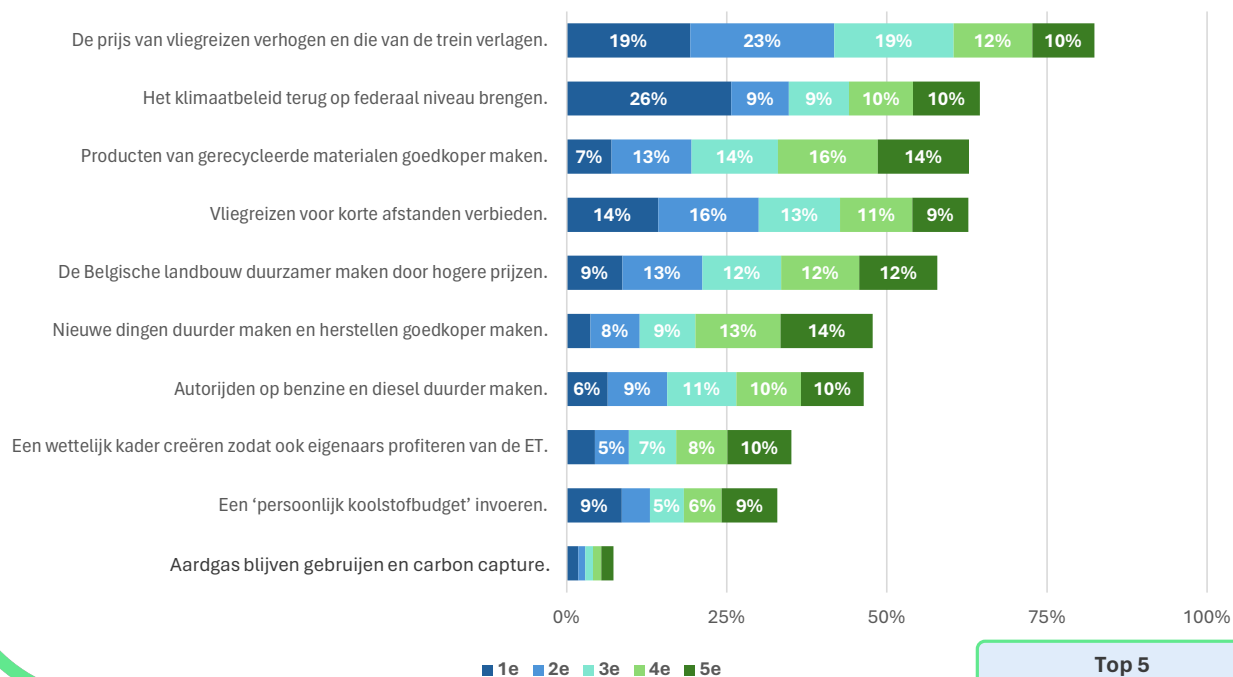
Hieronder vind je enkele voorstellen van Belgische en buitenlandse experts.

Welke van deze mogelijke maatregelen vind je de 5 belangrijkste voor het toekomstige Federaal Energie- en Klimaatplan?

- De prijs van vliegreizen verhogen en de prijs van internationale treinreizen verlagen.
- Het klimaatbeleid deels of volledig terug op federaal niveau brengen (herfederaliseren), zodat een goede langetermijnplanning van het beleid op een snelle en efficiënte manier mogelijk is.
- Vliegreizen voor korte afstanden verbieden.
- Producten gemaakt van hergebruikte materialen moeten goedkoper zijn dan producten van nieuw ontgonnen grondstoffen. (bijvoorbeeld kledij van gerecycleerd katoen)
- Prijs van vlees en zuivel verhogen en dit geld gebruiken om de landbouw in België duurzamer te maken.
- Nieuwe goederen/producten/voorwerpen duurder maken en tegelijk het herstellen ervan goedkoper maken.
- Autorijden op benzine en diesel duurder maken en tegelijk ander vervoer (openbaar of elektrisch) goedkoper maken.
- Een wettelijk kader creëren zodat naast huurders ook verhuurders genieten van de voordelen van de energietransitie. Wanneer een eigenaar investeringen doet om het gebouw duurzamer te maken, plukken momenteel enkel de huurders hier de vruchten van, bijvoorbeeld door een lagere energierekening.
- Een 'persoonlijk koolstofbudget' invoeren, waarbij iedere Belg niet meer dan een bepaalde maximale hoeveelheid CO2 mag uitstoten.
- Aardgas blijven gebruiken in de industrie, en broeikasgassen ondergronds opslaan.

Heroriëntering van het energiesysteem : voorstellen van experts

Hieronder vind je enkele voorstellen van Belgische en buitenlandse experts. Welke van deze mogelijke maatregelen zijn volgens jou de 5 belangrijkste voor het toekomstige Federaal Energie- en Klimaatplan?



Meer dan 3 op de 4 respondenten rekenen het verhogen van de prijs van vliegreizen en het verlagen van de prijs van treinreizen tot de top 5 van de prioriteiten uit de verschillende voorstellen van de experts.

Meer dan een kwart vermeldde ook het herfederaliseren van het klimaatbeleid als absolute topprioriteit.

Minder dan 10% van de respondenten kan zich vinden in het voorstel om aardgas te blijven gebruiken, en de broeikasgassen in de bodem te stockeren.

Fiscaliteit (1) : brandstoffen

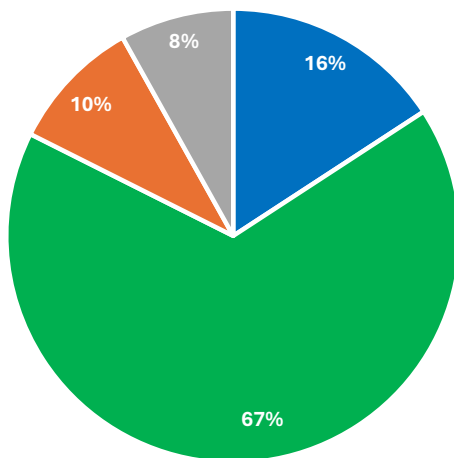
In vergelijking met onze buurlanden zijn de elektriciteitsprijzen in België hoger en de prijzen voor stookolie en gas voor verwarming relatief lager. De belastingen verklaren voor een groot deel dit verschil, vooral door de bijzonder lage belastingen (accijnzen) voor fossiele brandstoffen, voornamelijk gas en stookolie. Hierdoor wordt de installatie van koolstofarme verwarmingssystemen zoals warmtepompen niet aangemoedigd.

Wat de belastingen in de bouwsector betreft, van welke maatregel ben je voorstander?

- Een verhoging van de belasting op fossiele brandstoffen, waardoor de overheidsinkomsten zullen stijgen
- Een verlaging van de belasting op elektriciteit, waardoor de overheidsinkomsten zullen dalen
- Een verlaging van de belasting op elektriciteit én tegelijk een verhoging van de taksen op fossiele brandstoffen. Zo kan de belastingverschuiving budgetneutraal gebeuren en kosten beide maatregelen samen de staatskas (bijna) niets
- Geen verandering

Fiscaliteit (1): brandstoffen

Wat de belastingen (op energie) in de gebouwensector betreft, van welke maatregel ben je voorstander?



- Een verhoging van de belasting op fossiele brandstoffen
- Een verlaging van de belasting op elektriciteit én tegelijk een verhoging van de taksen op fossiele brandstoffen. Zo kan de belastingverschuiving budgetneutraal gebeuren
- Een verlaging van de belasting op elektriciteit, waardoor de overheidsinkomsten zullen dalen
- Geen verandering

3 van de 4 respondenten willen dat de belasting op elektriciteit wordt verlaagd.

Van hen vindt 88% dat dit verlies moet worden gecompenseerd door de belasting op fossiele brandstoffen te verhogen.

Van de **overige respondenten** zou een derde helemaal niets veranderen, terwijl de rest een algemene verhoging van de belasting in de gebouwensector verkiest.

Fiscaliteit (2) : Professionele diesel

Op dit moment krijgen transportbedrijven een terugbetaling van een deel van de belasting (accijnzen) op de diesel die ze gebruiken. In de afgelopen jaren is die terugbetaling wat verlaagd, maar deze subsidie voor de fossiele brandstof diesel blijft zeker tot 2026 bestaan. Per liter diesel krijgen transportbedrijven nu ongeveer 20 eurocent belasting terugbetaald.

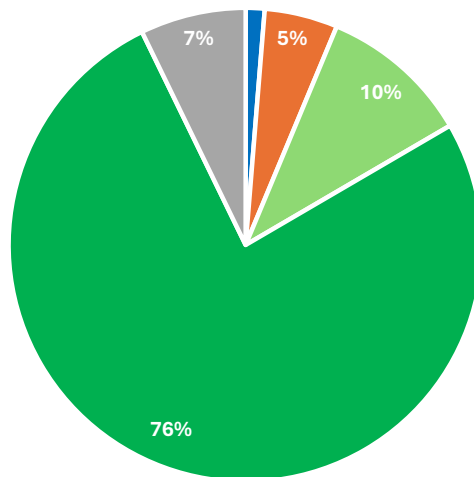
Wat wil jij dat er gebeurt met deze terugbetaling van de belasting op diesel voor bedrijven in de transportsector?

- Terugkeren naar een hogere terugbetaling van de belasting (en dus een hogere subsidie voor diesel)
- De terugbetaling behouden zoals ze is
- De terugbetaling verder verlagen (en de subsidie voor diesel dus afbouwen)
- Geleidelijk naar een stopzetting van de terugbetaling (en de subsidie voor diesel) gaan
- Geen mening

Fiscaliteit (2) : Professionele diesel

Op dit moment krijgen transportbedrijven een terugbetaling van een deel van de belasting (accijnzen) op de diesel die ze gebruiken.

Wat wil jij dat er gebeurt met deze terugbetaling van de belasting op diesel voor bedrijven in de transportsector?



- Terugkeren naar een hogere terugbetaling van de belasting
- De terugbetaling behouden zoals ze is
- De terugbetaling verder verlagen
- De terugbetaling geleidelijk uitfaseren
- Geen mening

Meer dan 3 op de 4 respondenten is van mening dat de terugbetaling van de belasting op diesel voor de transportsector geleidelijk moet worden stopgezet, en **10%** vindt dat het voldoende is om de korting verder te blijven verlagen.

Fiscaliteit (3): bedrijfswagens

In 2021 werd beslist om het systeem van bedrijfswagens in België te hervormen. Vanaf eind 2026 zullen enkel nog elektrische voertuigen fiscaal aftrekbaar zijn.

Met het wettelijke mobiliteitsbudget dat de federale overheid in 2019 invoerde, kunnen werknemers met recht op bedrijfswagen dit recht bovendien inruilen voor andere mobiliteitsopties.

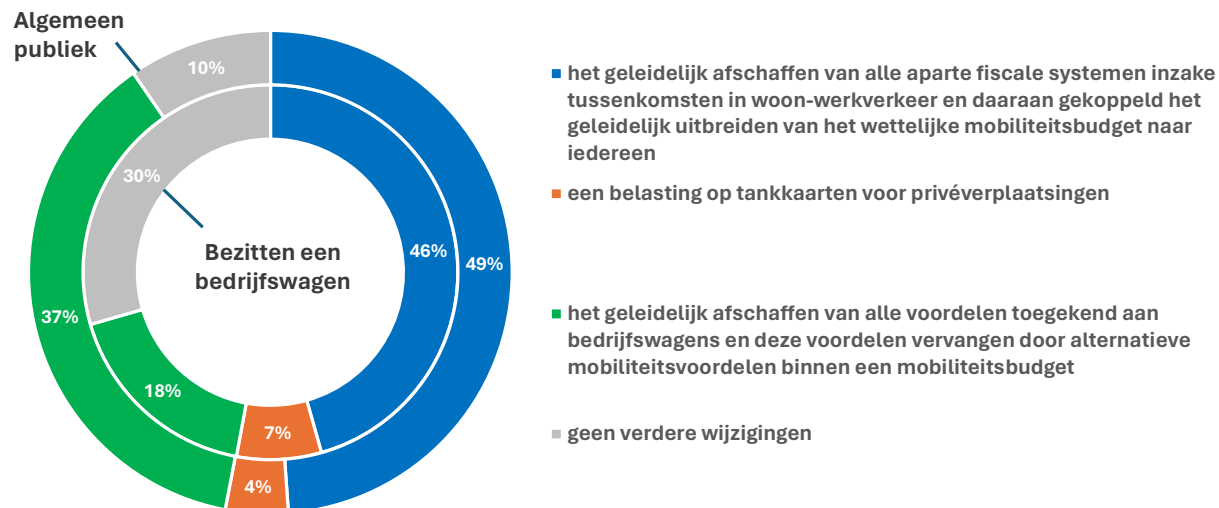
Ben jij op het gebied van de fiscale regeling rond bedrijfswagens voorstander van :

- geen verdere wijzigingen
- een belasting op tankkaarten voor privéverplaatsingen (niet voor het werk)
- het geleidelijk afschaffen van alle voordelen toegekend aan bedrijfswagens en deze voordelen vervangen door alternatieve mobiliteitsvoordelen binnen een mobiliteitsbudget
- het geleidelijk afschaffen van alle aparte fiscale systemen inzake tussenkomsten in woon-werkverkeer en daaraan gekoppeld het geleidelijk uitbreiden van het wettelijke mobiliteitsbudget naar iedereen (ook naar werknemers zonder recht op bedrijfswagen)

Fiscaliteit (3): bedrijfswagens

In 2021 werd beslist om het systeem van bedrijfswagens in België te hervormen.

Ben jij op het gebied van de fiscale regeling rond bedrijfswagens voorstander van:



Bijna de helft van de respondenten is voorstander van het afschaffen van vergoedingen voor woon-werkverkeer ten voordele van een mobiliteitsbudget voor iedereen. Dit geldt ook bij degenen die zelf een bedrijfswagen hebben.

Ten tweede wil **37% van de respondenten** de voordelen van de bedrijfswagens geleidelijk vervangen door een mobiliteitsbudget, terwijl de respondenten die een bedrijfswagen hebben in dat geval de zaken vaker liever laten zoals ze zijn.

Fiscaliteit (4): Gebruik van de ETS₂-inkomsten

Sinds 2005 bestaat er in de EU een CO₂-heffing voor de uitstoot van broeikasgassen in de industrie en elektriciteitsproductie, en sinds enkele jaren ook in de luchtvaart. Vanaf 2027 wordt dit systeem verder uitgebreid naar gebouwen, wegvervoer en activiteiten door kleine en middelgrote ondernemingen (kmo's).

Voor het gebruiken van fossiele brandstoffen zal men vanaf dan dus meer moeten betalen. De inkomsten van dit nieuwe systeem zullen grotendeels naar de EU-lidstaten zelf gaan.

België heeft op dit moment nog niet beslist hoe het die inkomsten zal gebruiken. De federale overheid voorziet wel om het federale deel van die inkomsten door te storten naar alle huishoudens en naar de kmo's die deze nieuwe belastingen moeten betalen. Dit systeem wordt de Klimaatbonus genoemd. De omvang en de vorm van dit klimaatdividend zullen afhangen van de Europese onderhandelingen en de nationale verdeling ervan tussen de federale overheid en de gewesten.

Welk van de drie mogelijke beleidskeuzes om het geld te herverdelen verkies jij?

- Klimaatbonus: terugbetaling naar de burgers en kmo's (bijvoorbeeld via een cheque of een belastingvermindering)
- Ondersteuning van klimaatinvesteringen van huishoudens en bedrijven
- Ondersteuning van openbare klimaatinvesteringen (investeringen die ten goede komen aan de hele maatschappij)

Fiscaliteit (4): Gebruik van de ETS₂-inkomsten

- **Klimaatbonus: terugbetaling naar de burgers en kmo's (bijvoorbeeld via een cheque of een belastingvermindering)**
 - Een terugbetaling van een vast bedrag voor huishoudens met lage inkomens en kmo's met kleinere omzet
 - Een terugbetaling van een vast bedrag per persoon voor huishoudens met lage inkomens (het totaalbedrag hangt dus af van het aantal gezinsleden)
 - Een terugbetaling van eenzelfde vast bedrag voor alle huishoudens en een vast bedrag voor alle kmo's
 - Een terugbetaling voor alle huishoudens, met een vast bedrag per persoon (totaalbedrag hangt af van het aantal gezinsleden)
- **Ondersteuning van klimaatinvesteringen van huishoudens en bedrijven**
 - Het gericht ondersteunen van huishoudens die investeringen doen om hun uitstoot te verlagen (bijvoorbeeld via investeringssteun, renteloze lening, verlaagde fiscaliteit op bepaalde investeringen, enz.)
 - Het gericht ondersteunen van kmo's die investeringen doen om hun uitstoot te verlagen (bijvoorbeeld via investeringssteun, renteloze lening, verlaagde fiscaliteit op bepaalde investeringen, enz.)
 - Het gericht ondersteunen van kwetsbare gezinnen die investeringen willen doen, via de OCMW's
 - Het ondersteunen van allerlei types van innovatie binnen kmo's
 - Het ondersteunen van allerlei types van innovatie binnen grote bedrijven

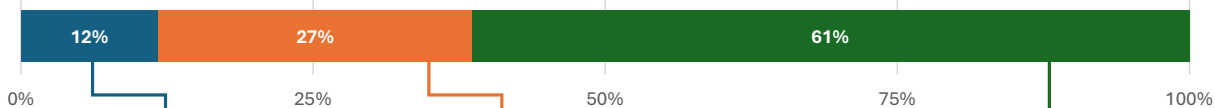
Fiscaliteit (4): Gebruik van de ETS₂-inkomsten

- **Ondersteuning van openbare klimaatinvesteringen (investeringen die ten goede komen aan de hele maatschappij)**
 - Het financieren van het openbaar vervoer (op federaal vlak bijvoorbeeld voor NMBS/Infrabel: goedkopere tickets, meer aanbod, internet op de trein, meer rollend materieel en/of infrastructuur)
 - Het ondersteunen van verplichte renovaties van woningen via de OCMW 's (sociale huisvestingsmaatschappijen)
 - Maatregelen om ons land weerbaarder te maken tegen klimaatrisico's (zoals overstromingen, stormen, hittegolven en droogtes)
 - Het ondersteunen van klimaatacties in ontwikkelingslanden

Fiscaliteit (4): Gebruik van de ETS₂-inkomsten

Voor het gebruiken van fossiele brandstoffen zal men vanaf dan dus meer moeten betalen. De inkomsten van dit nieuwe systeem zullen grotendeels naar de EU-lidstaten zelf gaan.

Welk van de drie mogelijke beleidskeuzes om het geld te herverdelen verkies jij?



Terugbetaling Klimaatbonus	
voor alle huishoudens	35% 4%
voor alle huishoudens en alle kmo's	33% 4%
voor de huishoudens met lage inkomens en kmo's met kleinere omzet	19% 2%
voor huishoudens met lage inkomens	13% 2%

Ondersteuning van private investeringen	
voor huishoudens die investeren om hun uitstoot te verminderen	53% 14%
voor kwetsbare gezinnen die investeringen willen doen, via de OCMW's	25% 7%
voor kmo's die investeren om hun uitstoot te verminderen	14% 4%
voor allerlei types van innovatie binnen kmo's	6% 2%
voor allerlei types van innovatie binnen grote bedrijven	2% 1%

Ondersteuning van publieke investeringen	
Financiering van het openbaar vervoer	52% 32%
Ondersteunen van verplichte renovaties van woningen via de OCMW's	22% 13%
Maatregelen om ons land weerbaarder te maken tegen klimaatrisico's	20% 12%
Ondersteunen van klimaatacties in ontwikkelingslanden	7% 4%

% van totaal

Weinig respondenten (12%) zijn overtuigd van de Klimaatbonus.

De meerderheid van de respondenten meent dat het geld van deze nieuwe inkomsten moet worden gebruikt voor publieke (61%) in plaats van private (27%) investeringen.

Wat de overheidsinvesteringen betreft, vermeldt de helft van de respondenten de ontwikkeling van het openbaar vervoer, terwijl steun voor de ontwikkelingslanden de laagste prioriteit heeft.

Wat particuliere investeringen betreft, is steun voor het verbeteren van de uitstoot van de huishoudens de belangrijkste investering. Steun voor grote bedrijven wordt niet aangemoedigd.

Duurzame financiering

Hoe belangrijk vind je volgende maatregelen?

- **Banken, verzekeraars en pensioenfondsen zouden elk jaar in een plan moeten toelichten wat zij zullen doen om de uitstoot van de projecten die ze financieren in lijn te brengen met de beperking van de opwarming van de aarde tot 1,5°C.**
 - **Omdat de sector van de fossiele brandstoffen (steenkool, aardgas en aardolie) een groot aandeel heeft in het veroorzaken van de klimaatverandering, moet de financiële sector haar steun aan en investeringen in deze sector in kaart brengen, openbaar publiceren en uitstippelen hoe ze uit deze sector zal stappen.**
 - **De federale overheid moet stoppen met het financieren van niet-duurzame activiteiten (waaronder fossiele brandstoffen). Zij stelt daarbij een lijst op van klimaatschadelijke activiteiten die zij niet langer mag financieren.**
- Helemaal niet akkoord
 - Niet akkoord
 - Geen mening
 - Akkoord
 - Helemaal akkoord

Duurzame financiering

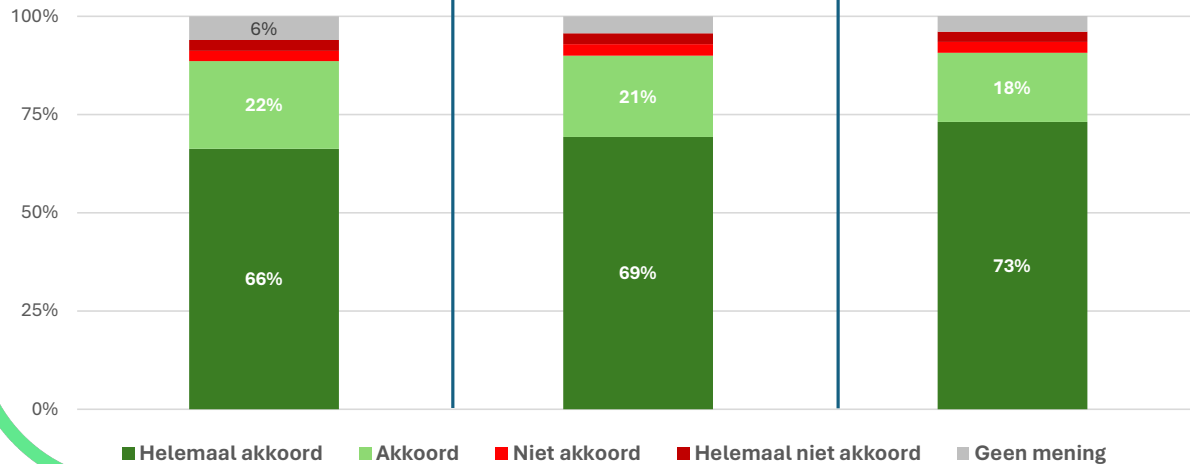
Hoe belangrijk vind je volgende maatregelen?

Banken, verzekeraars en pensioenfondsen zouden elk jaar in een plan moeten toelichten wat zij zullen doen om de uitstoot van de projecten die ze financieren in lijn te brengen met de beperking van de opwarming van de aarde tot 1,5 °C.

Omdat de sector van de fossiele brandstoffen het grootste aandeel heeft in het veroorzaken van de klimaatverandering, moet de financiële sector haar steun aan en investeringen in deze sector in kaart brengen, openbaar publiceren en aangeven hoe ze uit deze sector zal stappen.

De federale overheid moet stoppen met het financieren van niet duurzame activiteiten. Zij stelt daarbij een lijst op van klimaatschadelijke activiteiten die zij niet langer mag financieren.

Of het nu gaat om banken en verzekeringsmaatschappijen, de financiële sector of de federale overheid, **9 van de 10 respondenten** zijn het ermee eens dat er een officieel engagement moet komen over de acties die zij kunnen ondernemen tegen de opwarming van de aarde.



Transport en mobiliteit (1): snelheid op de snelwegen

Hoe sneller een voertuig rijdt, hoe meer brandstof het verbruikt.
Dit verband is bovendien niet rechtlijnig:
hoe hoger de snelheid, hoe hoger het brandstofverbruik per kilometer.

Uit een studie van het Duitse Milieuagentschap blijkt dat wie zijn snelheid van 120 km/uur naar 100 km/uur verlaagt, ongeveer 15 à 20% minder brandstof verbruikt en een vergelijkbaar percentage minder broeikasgassen uitstoot. Per 100 kilometer ben je 5 à 10 minuten trager, maar dit bespaart ongeveer 1,5 liter benzine en tussen 2,5 en 3 euro*. Bovendien vermindert 100 km/u rijden de files en ook het risico op en de ernst van ongevallen.

**Gebaseerd op een benzineprijs van EUR 1,84/l. Bron: berekening FOD Mobiliteit op basis van de test uitgevoerd door RTBF.*

Nu je dit weet, zou je dan bereid zijn om:

- je eigen snelheid op snelwegen te verlagen van 120 km/u naar 110 km/u. Daardoor stoot je ongeveer 10% minder broeikasgassen uit en bespaar je ongeveer 1,2 euro per 100 kilometer
- je eigen snelheid op snelwegen te verlagen van 120 km/u naar 100 km/u. Daardoor stoot je 20 % minder broeikasgassen uit en bespaar je ongeveer 2,7 euro per 100 kilometer
- geen van deze
- geen mening

Transport en mobiliteit (1): snelheid op de snelwegen

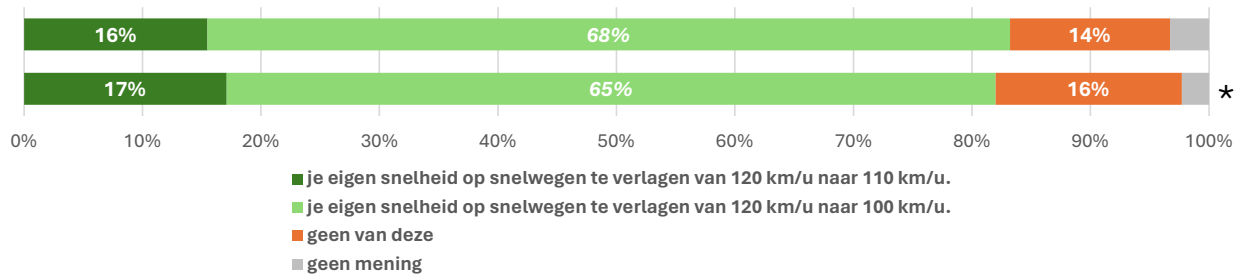
Zou je een wet aanvaarden die de toegestane snelheid op snelwegen verlaagt?

- Ja, tot een snelheid van maximaal 110km/uur voor iedereen, met alle voordelen die hieruit voortvloeien
- Ja, tot een snelheid van maximaal 100km/uur voor iedereen, met alle voordelen die hieruit voortvloeien
- Nee
- Geen mening

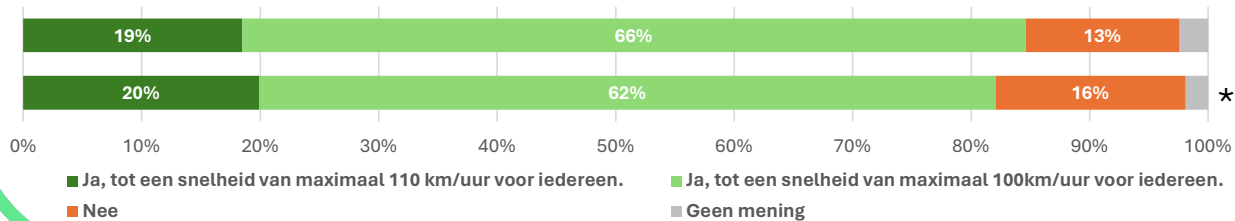
Transport en mobiliteit (1): snelheid op de snelwegen

Hoe sneller een voertuig rijdt, hoe meer brandstof het verbruikt. Hoe hoger de snelheid, hoe hoger het verbruik per kilometer.

Nu je dit weet, zou je dan bereid zijn om:



Zou je een wet aanvaarden die de toegestane snelheid op snelwegen verlaagt?



Meer dan 4 op de 5 respondenten zouden ermee instemmen hun snelheid te verlagen, hetzij door een persoonlijk engagement, hetzij door het invoeren van een nieuwe wettelijke snelheidslimiet.

Hiervan zou 20% kiezen voor een snelheidsverlaging tot 110 km/u en de rest naar 100 km/u.

* Bezitten een auto

Transport en mobiliteit (2): de trein

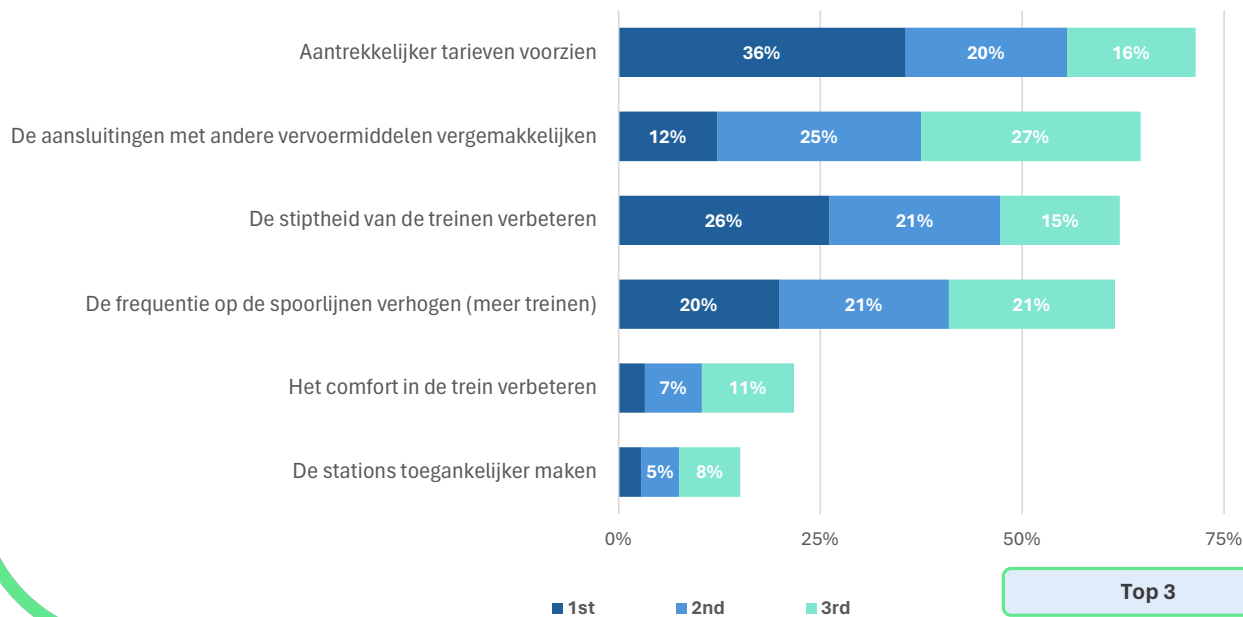
Er zijn de afgelopen jaren veel investeringen gedaan om de spoorwegen in België te verbeteren, met als doel meer reizigers aan te trekken.

Wat zijn volgens jou de belangrijkste factoren om meer mensen te overtuigen de trein te nemen?

- De frequentie op de spoorlijnen verhogen (meer treinen)
- De stiptheid van de treinen verbeteren
- Aantrekkelijker tarieven voorzien
- De stations toegankelijker maken
- Het comfort in de trein verbeteren (bijvoorbeeld meer fiets- en steprekken, wifi op de trein, comfortabeler zetels en tafeltjes)
- De aansluitingen tussen de trein en andere vervoermiddelen vergemakkelijken

Transport en mobiliteit (2): de trein

Er zijn de afgelopen jaren veel investeringen gedaan om de spoorwegen in België te verbeteren, met als doel meer reizigers aan te trekken. Wat zijn volgens jou de belangrijkste factoren om meer mensen te overtuigen de trein te nemen?



Het verbeteren van het comfort en de toegankelijkheid van de treinen komt ver na de verschillende maatregelen die het gebruik van het openbaar vervoer gemakkelijker zouden maken: meer flexibiliteit (grotere frequentie, betere stiptheid, en aansluitingen tussen de trein en andere vervoermiddelen) en aantrekkelijkere tarieven.

Transport en mobiliteit (3): elektrische wagens

Heb je je eigen wagen?

- Ja, een privéwagen
- Ja, een bedrijfswagen
- Nee
- Indien nodig heb ik er een via een deelabonnement/deelsysteem
- Indien nodig kan ik die van een naaste lenen (ouders, vrienden, burenen...)

Welk type motor heeft deze wagen?

- Rijdt enkel op fossiele brandstof (benzine, diesel)(essence, diesel)
- Rijdt volledig op elektriciteit
- Is een plug-in hybride (dat is een hybride wagen die kan worden opgeladen aan een laadpaal of via een stopcontact)
- Is een hybride (dat is een hybride wagen waarbij de batterij enkel oplaadt tijdens het rijden, je kan de wagen niet opladen aan het elektriciteitsnet)

Transport en mobiliteit (3): elektrische wagens

Wat zijn voor jou de belangrijkste drempels om over te stappen naar een volledig elektrische wagen?

- De totale kostprijs (=investering + gebruik + fiscaliteit)
- De investeringskost: de aankoopprijs van de nieuwe wagen
- De gebruikskost: kostprijs van de elektriciteit om de auto op te laden (of EUR/kWh)
- De kosten voor het plaatsen van een laadpaal thuis
- Onvoldoende beschikbare laadpalen
- De onmogelijkheid om de wagen thuis op te laden (omdat er geen ruimte is voor een laadpaal)
- Gebrek aan lokale productie van de hernieuwbare elektriciteit (belang lokale energie)
- Retrofitbaarheid: de mate waarin de wagen klaar is om in een latere fase omgevormd te worden tot een elektrische of koolstofvrije wagen.
- Het bereik, de actieradius van de auto

Transport en mobiliteit (3): elektrische wagens

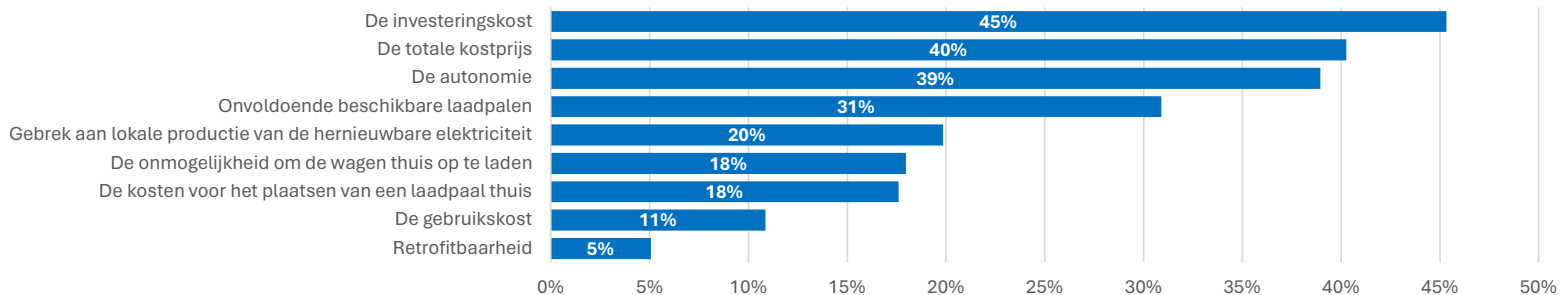
Heb je een eigen wagen?



Welk type motor heeft deze wagen?



Wat zijn voor jou de belangrijkste drempels om over te stappen naar volledig elektrisch rijden?



76% van de automobilisten die deze vragen hebben ingevuld, rijdt uitsluitend op fossiele brandstoffen.

Voor hen zijn de belangrijkste obstakels de kost (vooral in termen van initiële investering, eerder dan in termen van gebruik) en de beperktere autonomie in combinatie met de moeilijkheid om laadpunten te vinden.

Transport en mobiliteit (4): mobiliteitsbudget

Om mensen ertoe aan te zetten om alternatieven voor de auto te gebruiken, voerde de federale overheid in 2019 een mobiliteitsbudget in. Hiermee kunnen werknemers hun bedrijfswagen of hun recht op een bedrijfswagen inruilen voor een Mobiliteitsbudget.

Maak jij gebruik van het mobiliteitsbudget?

- Ja
- Nee

Indien ja, ben je er tevreden over?

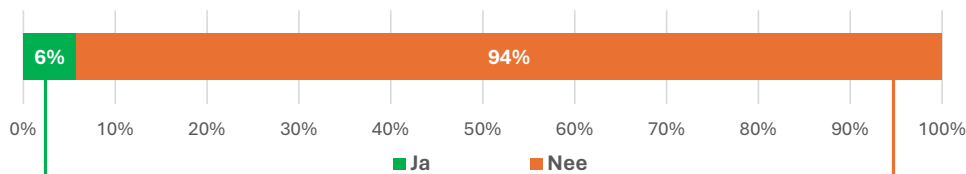
- Ja
- Nee

Indien nee, je hebt geen mobiliteitsbudget omdat:

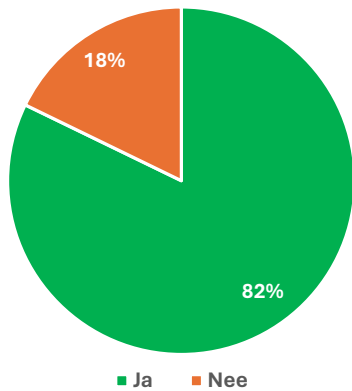
- je werkgever het niet aanbiedt
- je dit systeem niet kende
- je er niet geïnteresseerd in bent

Transport en mobiliteit (4): mobiliteitsbudget

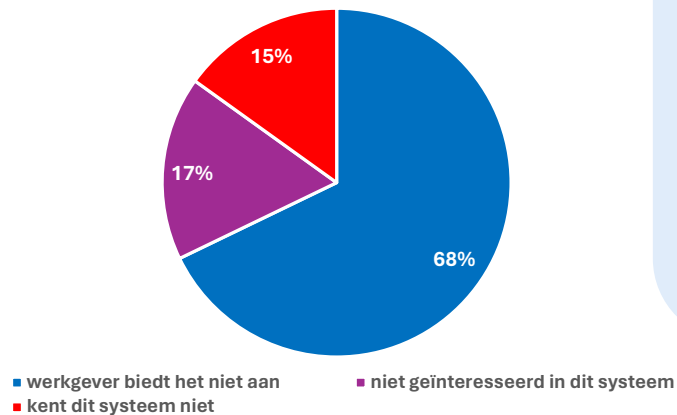
Maak jij gebruik van het mobiliteitsbudget?



Zo ja, ben je er tevreden over?



Zo niet, wat is de reden dat je geen mobiliteitsbudget hebt:



Slechts 6% van de respondenten kan genieten van het mobiliteitsbudget.

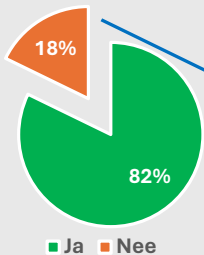
De overgrote meerderheid van de mensen die deelnamen aan de enquête **kan geen gebruik van maken van het systeem omdat hun werkgever het niet aanbiedt.**

Maar van de **mensen die er gebruik van kunnen maken**, zegt **82%** tevreden te zijn.

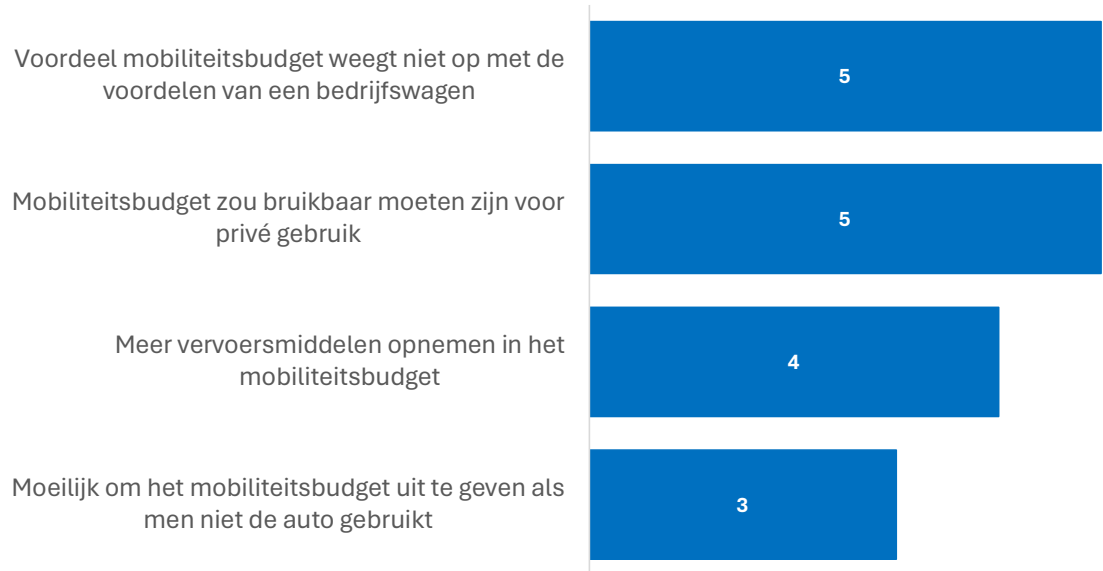
Transport en mobiliteit (4): mobiliteitsbudget

Wat kan er beter aan het mobiliteitsbudget?

Basis = Maken gebruik van mobiliteitsbudget maar zijn niet tevreden.



Zeer lage steekproef N=13*
(weergave in absolute aantallen ipv percentages)

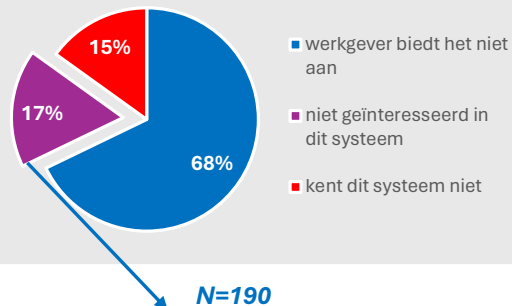


* Aangezien de steekproef zeer laag is voor deze vraag, is het niet zinvol om hier conclusies uit te trekken.

Transport en mobiliteit (4): mobiliteitsbudget

Waarom ben je er niet in geïnteresseerd?

Basis = Maken geen gebruik van mobiliteitsbudget en zijn niet geïnteresseerd



Geen werkgever (gepensioneerd, zelfstandige en werkloos)

42%

Reistijd alternatieve vervoersmiddelen duurt langer

21%

Financieel minder interessant

5%

Bedrijfswagen is enigste optie

3%

Niet aangeboden

2%

Ik gebruik de fiets

2%

Antwoorden niet relevant voor de vraag

11%

Bijna de helft van diegenen die geen mobiliteitsbudget gebruiken en er ook niet geïnteresseerd in zijn (42%), geeft aan **geen werkgever** te hebben en bijgevolg dus geen mobiliteitsbudget ter beschikking te hebben.

Één vijfde van deze groep heeft geen interesse in het mobiliteitsbudget omwille van de **lange reistijden** van alternatieve vervoersmiddelen.

45

Herstelbaarheidsindex

Consumenten krijgen niet altijd voldoende informatie om te weten of een product of een dienst duurzaam is; of integendeel het leefmilieu, de biodiversiteit of het klimaat schaadt. Momenteel vind je vaak 'groene claims' in reclame of op verpakkingen. Europa werkt aan een manier om die claims te controleren, zodat enkel nog correcte beweringen worden getoond.

De federale regering bereidt daarnaast een 'herstelbaarheidsindex' voor. Dat is een label dat verplicht zou worden voor onder meer stofzuigers, wasmachines, tv-toestellen, laptops en fietsen. Met een kleurcode en een score zie je meteen hoe herstelbaar een product is. Zo kan de consument inschatten hoelang een product meegaat. Een nieuwe aankoop vermijden is immers goedkoper én beter voor het milieu. Is iets stuk, dan is het momenteel vaak niet mogelijk om het te laten herstellen, of is het laten herstellen duurder dan een nieuw product kopen.

In welke mate zou de vermelding van een herstelbaarheidsindex van een product op verkoopwebsites en in winkels je aankoop beïnvloeden?

- In hoge mate
- In beperkte mate, hangt bijvoorbeeld af van het eventuele prijsverschil met alternatieven
- Absoluut niet
- Geen mening

Herstelbaarheidsindex

Zou je na aankoop van een product met herstelbaarheidsindex ook gebruikmaken van de herstelmogelijkheden?

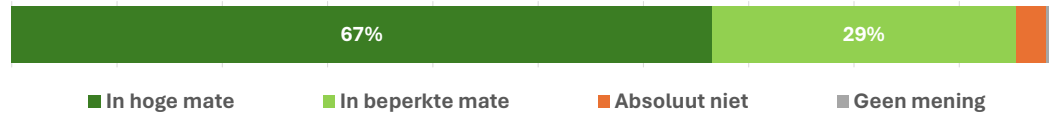
- Ja, ik doe dat nu al
- Ja, als ik het zie op het product
- Ja, maar niet altijd
- Nee

Wat zouden de voorwaarden zijn opdat je het product wel binnendoen voor reparatie?

- De snelheid waarmee de herstelling kan gebeuren
- De beschikbaarheid van herstelpunten
- De eenvoud van de stappen om de herstelling te laten doen
- De prijs (in vergelijking met de kostprijs van een nieuw product)
- Geen van deze

Herstelbaarheidsindex

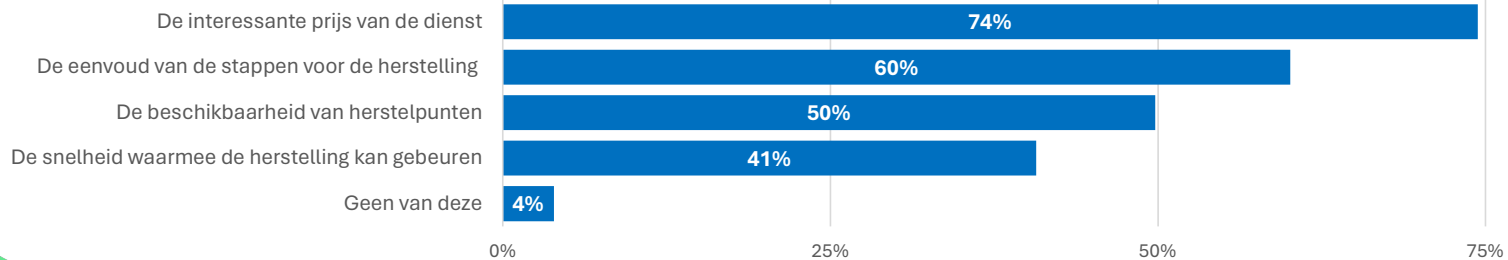
In welke mate zou de vermelding van een herstelbaarheidsindex van een product op verkoopwebsites en in winkels je aankoop beïnvloeden?



Zou je na aankoop van een product met herstelbaarheidsindex ook gebruikmaken van de herstel mogelijkheden?



Wat zouden de voorwaarden zijn opdat je het product zou binnenbrengen voor reparatie?



95% van de respondenten geeft aan dat een herstelbaarheidsindex hun aankopen zou beïnvloeden.

Voor 22% hangt het gebruik van deze dienst echter vooral af van de prijs van de herstelling en van de eenvoud van het proces.

Internationale klimaatfinanciering

Als je kijkt naar de totale uitstoot van broeikasgassen, dan heeft België volgens ClimateWatch sinds de Industriële Revolutie bijna drie keer meer uitgestoten dan alle Afrikaanse landen ten zuiden van de Sahara samen. Die uitstoot blijft in de atmosfeer hangen en veroorzaakt ook elders klimaatverandering. We noemen dit de 'historische schuld'.

België verbindt zich ertoe om financieel bij te dragen aan het klimaatbeleid in de minst ontwikkelde landen. Tot in 2024 draagt de federale overheid jaarlijks minstens 100 miljoen euro (0,06% van de federale begroting) bij. De gewesten dragen samen ook nog eens ongeveer 35 miljoen bij, dit maakt in totaal 135 miljoen euro (of 11,7 euro per inwoner).

Nederland bijvoorbeeld gaf in 2021 619 miljoen euro per jaar (€ 35/inwoner), Duitsland 7,8 miljard euro (€ 94/inwoner) en Frankrijk 5,8 miljard euro (€ 86/inwoner). Er is echter wel kritiek van het maatschappelijke middenveld dat de klimaatfinanciering van grote donorlanden als Frankrijk voornamelijk uit leningen bestaat.

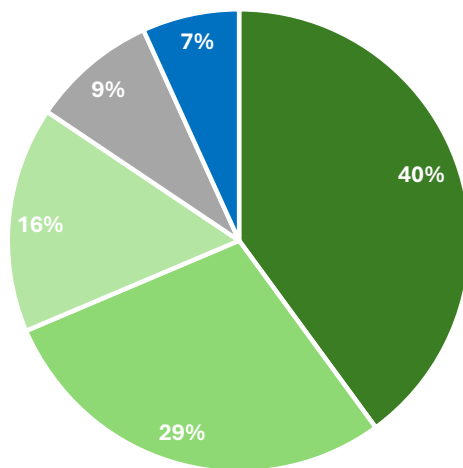
In hoeverre moet de federale bijdrage voor klimaatfinanciering in ontwikkelingslanden van ons land worden aangepast?

- Moet verhogen naar 1 miljard, ofwel 86 euro/inwoner
- Moet verhogen naar 500 miljoen, ofwel 43 euro/inwoner
- Moet verhogen naar 250 miljoen, ofwel 21 euro/inwoner
- Moet hetzelfde blijven
- Moet verlagen

Internationale klimaatfinanciering

België verbindt zich ertoe om financieel bij te dragen aan het klimaatbeleid in de minst ontwikkelde landen. Tot in 2024 draagt de federale overheid jaarlijks minstens 100 miljoen euro (0,06% van de federale begroting) bij.

In hoeverre moet de federale bijdrage voor klimaatfinanciering in ontwikkelingslanden van ons land worden aangepast?



- Moet verhogen naar 1 miljard, ofwel 86 euro/inwoner
- Moet verhogen naar 500 miljoen, ofwel 43 euro/inwoner
- Moet verhogen naar 250 miljoen, ofwel 21 euro/inwoner
- Moet hetzelfde blijven
- Moet verlagen

85% van de Belgen is er voorstander van dat België zijn bijdragen verhoogt omwille van zijn historische schuld.

Voor 2 respondenten op 5 kan deze bijdrage worden opgetrokken tot 1 miljard euro, hoewel dit zou neerkomen op 86 euro per jaar per inwoner.

Hernieuwbare energie (1): windenergie

De Noordzee biedt een enorm potentieel voor betaalbare hernieuwbare energieproductie.

Windturbineparken op zee zijn onmisbaar in het Belgische energie- en klimaatplan: zonder de grote windturbines op onze Noordzee kunnen we de Europese doelstellingen voor België voor hernieuwbare energie tegen 2030 onmogelijk halen.

De federale overheid is bevoegd voor het garanderen van de energieproductie en voor de ontwikkeling van wind- en andere energie op de Noordzee. In 2021 besliste de federale regering om meer windenergie op zee te voorzien.

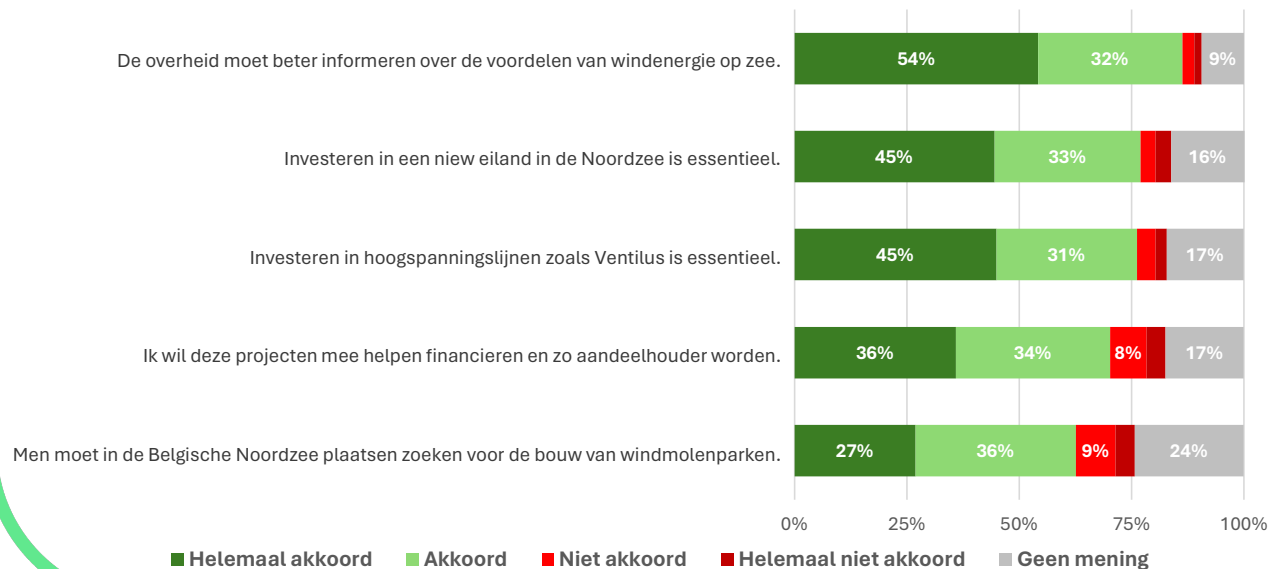
In hoeverre ga je akkoord gaat met volgende stellingen?

- De overheid moet zorgen voor meer bewustzijn rond de capaciteiten en mogelijkheden die energie uit windturbineparken op zee kan opleveren in België.
- Het versterken van het elektriciteitsnetwerk op het land is noodzakelijk om onze hernieuwbare energie uit windmolenparken op zee aan land te brengen. Investerings in nieuwe hoogspanningslijnen zoals Ventilus en de Boucle du Hainaut zijn daarom van essentieel belang.
- Er is een nieuw eiland in de Noordzee gepland, dat de windmolenparken op zee met het vasteland verbindt en nieuwe verbindingen met het buitenland mogelijk maakt. De investeringen in dit project zijn van essentieel belang om meer hernieuwbare energie te hebben en onze energievoorziening groener te maken.
- Consumenten moeten meer betrokken worden bij de organisatie en bouw van nieuwe windturbineparkprojecten in de Noordzee en de energie die deze genereren. Ik ben geïnteresseerd om als burger deze projecten mee te helpen financieren en zo mede-eigenaar (aandeelhouder) te worden.
- Er moet gezocht worden naar bijkomende plaatsen in de Belgische Noordzee voor de bouw van windmolenparken, zelfs als dat ten koste van andere economische activiteiten is.

Hernieuwbare energie (1): windenergie

Windturbineparken op zee zijn onmisbaar in het Belgische Energie- en Klimaatplan: zonder de grote windturbines op onze Noordzee kan België onmogelijk de Europese doelstellingen voor hernieuwbare energie tegen 2030 halen.

In hoeverre ga je akkoord gaat met volgende stellingen?



De antwoorden over het thema van de offshore windmolenparken zijn globaal positief, met meer neutrale antwoorden dan antwoorden die aangeven dat men het niet eens is.

Het hogere percentage neutrale antwoorden wordt weerspiegeld in een sterke vraag aan de overheid om het publiek beter te informeren over de voordelen van windenergie op zee voor België.

Hernieuwbare energie (2): biobrandstoffen

Tegen 2030 moet 14% van de energie die de transportsector gebruikt afkomstig zijn van hernieuwbare energiebronnen. Die Europese doelstelling kan behaald worden door de inzet van hernieuwbare elektriciteit of Biobrandstoffen in het wegtransport en het spoorvervoer.

Biobrandstof wordt voornamelijk verkregen uit voedingsgewassen die we moeten importeren en die wereldwijd dus niet kunnen worden gebruikt voor voedselvoorziening. Het landgebruik dat daar extra voor nodig is, leidt mee tot ontbossing, wat de klimaatverandering in de hand werkt. Zo zijn biobrandstoffen op basis van soja of palmolie soms nog schadelijker dan fossiele brandstoffen.

- Ik wist dat diesel en benzine momenteel een minimale hoeveelheid biobrandstoffen of hernieuwbare synthetische brandstoffen moeten bevatten.
- Groenere biobrandstoffen en synthetische brandstoffen moeten voorbehouden worden voor sectoren die moeilijk zonder verbrandingsmotor kunnen, zoals lucht- en scheepvaart.
- De verplichting om biobrandstof uit voedingsgewassen te mengen bij diesel of benzine moet volledig worden afgeschaft.

Hernieuwbare energie (2): biobrandstoffen

Tegen 2030 moet 14% van de energie die door de transportsector wordt gebruikt, afkomstig zijn van hernieuwbare energiebronnen. Deze Europese doelstelling kan worden bereikt door het gebruik van hernieuwbare elektriciteit of biobrandstoffen in het weg- en spoorvervoer.



61%

wist dat diesel en benzine momenteel een minimumhoeveelheid biobrandstoffen of hernieuwbare synthetische brandstoffen moeten bevatten (meer mannen (78%) dan vrouwen (35%)).



67%

is van mening dat de verplichting om aan diesel of benzine een gedeelte biobrandstoffen uit voedselgewassen toe te voegen volledig moet worden afgeschaft.



68%

is het ermee eens dat de groenere biobrandstoffen en synthetische brandstoffen moeten worden voorbehouden voor sectoren die moeilijk zonder verbrandingsmotor kunnen, zoals de lucht- en scheepvaart.

Hernieuwbare energie (3): Uitfasering brandstofmotor

De federale overheid en de gewesten moeten er samen voor zorgen dat al vóór 2035 alle nieuw verkochte personenwagens en bestelwagens geen uitstoot van broeikasgassen meer veroorzaken en dat ook de uitstoot van de overige voertuigen sterk daalt. Ze kan dit waarmaken aan de hand van volgende vijf types maatregelen.

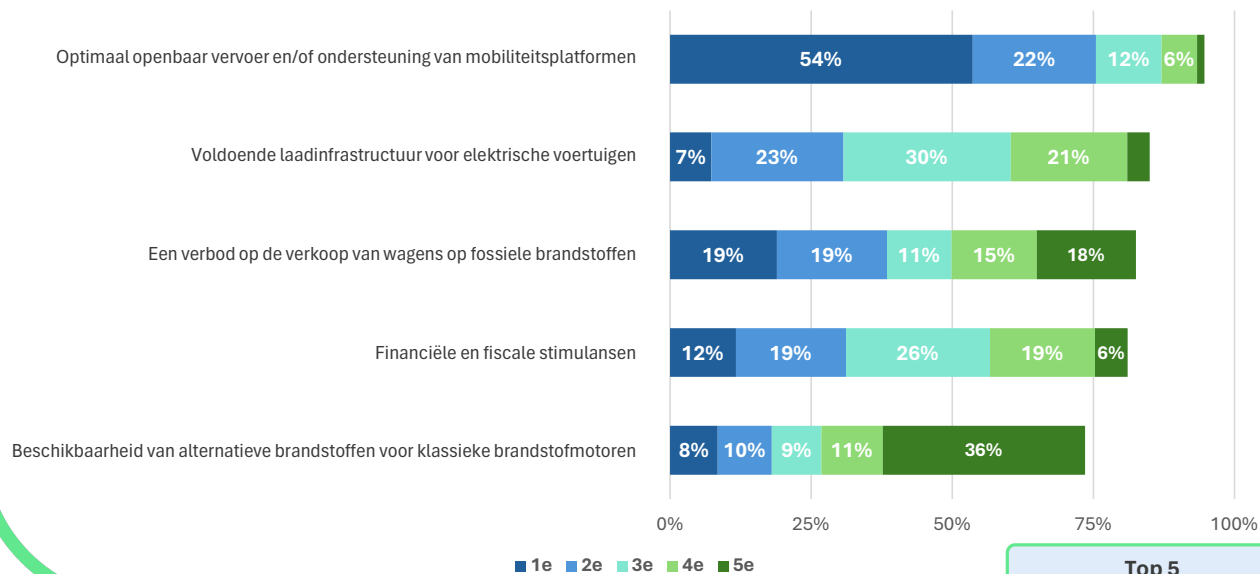
Stel je voor dat jij mag beslissen welke maatregelen het belangrijkste zijn. Rangschik volgende mogelijkheden in volgorde van belangrijkheid:

- wetgeving: een verbod op de verkoop van wagens op fossiele brandstoffen of strengere uitstootnormen
- financiële en fiscale stimulansen: premies, een fiscale aftrek of lagere btw voor bijvoorbeeld elektrische wagens, of hogere belastingen voor meer vervuilende wagens dan voor schonere
- een alternatief aanbod: optimaal openbaar vervoer en/of de ondersteuning van autodeelsystemen en andere mobiliteitsplatformen
- beschikbaarheid van alternatieve brandstoffen (biobrandstoffen of e-fuels) voor klassieke brandstofmotoren
- voldoende laadinfrastructuur voor elektrische wagens en vrachtwagens

Hernieuwbare energie (3): Uitfasering brandstofmotor

De federale overheid en de gewesten moeten er samen voor zorgen dat al vóór 2035 alle nieuw verkochte personenwagens en bestelwagens geen uitstoot van broeikasgassen meer veroorzaken en dat ook de uitstoot van de overige voertuigen sterk daalt.

Rangschik volgende mogelijkheden in volgorde van belangrijkheid:



Voor meer dan de helft van de respondenten (54%) is een alternatief aanbod de eerste prioriteit voor het stopzetten van de verkoop van voertuigen op fossiele brandstoffen. Dat vertaalt zich in de vraag naar de ontwikkeling van openbaar vervoer en het ondersteunen van andere mobiliteitsplatformen.

De beschikbaarheid van alternatieve brandstoffen voor klassieke brandstofmotoren staat bij de respondenten wat prioriteit betreft onderaan.

Burgerbetrokkenheid

Net als andere EU-landen engageert België zich om tegen 2050 klimaatneutraal te zijn om de ergste gevolgen van de klimaatopwarming tegen te gaan. Daarvoor moeten we zo veel als mogelijk overstappen naar hernieuwbare energiebronnen en zorgen voor een betere energie-efficiëntie.

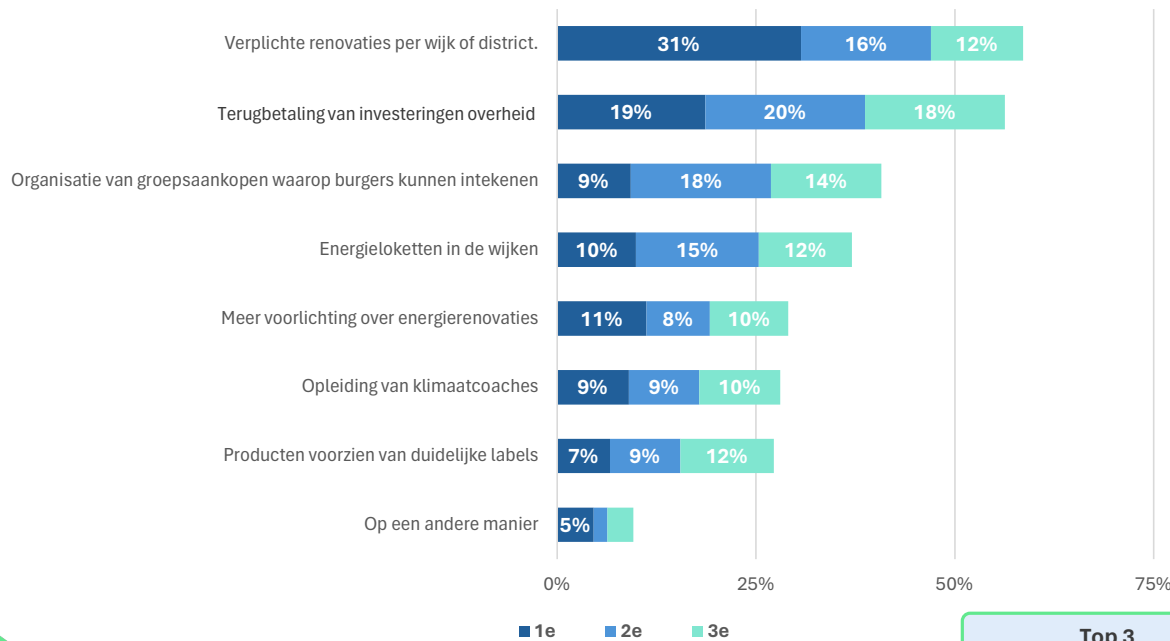
De federale regering heeft op korte termijn extra maatregelen genomen om minder afhankelijk te zijn van fossiele brandstoffen.

Hoe kunnen we nog meer burgers overtuigen om de nodige investeringen te doen om hun huis, aankopen en omgeving klimaatvriendelijker te maken?

- Meer voorlichting over energierenovaties en hernieuwbare energiebronnen (op markten, beurzen, scholen, huis-aan-huisfolders, sociale media, meer aandacht op de openbare omroep...)
- Opleiding van klimaatcoaches die in opdracht en op afspraak gratis advies aan huis komen geven
- Energieloketten in wijken, waar burgers terecht kunnen voor advies over bijvoorbeeld technische mogelijkheden en premies voor hernieuwbare energie en energie-efficiëntie
- Verplichte renovaties per wijk of district, zoals bijvoorbeeld in Nederland gebeurt (tegen een veel goedkopere prijs, doordat veel mensen het samen doen (schaafeffect))
- Organisatie van groepsaankopen waarop burgers kunnen intekenen
- De overheid die investeringen in energiebesparende technieken financieren. De terugbetaling stapsgewijs gebeuren.
- Producten voorzien van duidelijke labels, zoals een energielabel, of de herstelbaarheidsindex
- Op een andere manier

Burgerbetrokkenheid

Hoe kunnen we nog meer burgers overtuigen om de nodige investeringen te doen om hun huis, aankopen en omgeving klimaatvriendelijker te maken?

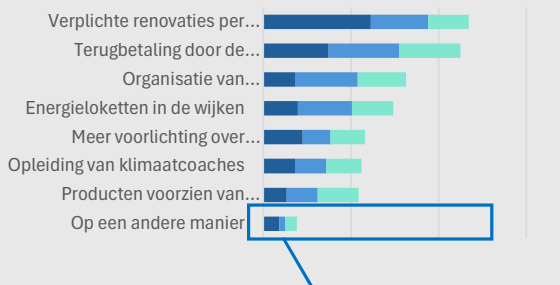


Een aanpak waarbij de overheid zelf de actie onderneemt (of die verplicht stelt) heeft de voorkeur boven een aanpak waarbij de instrumenten beschikbaar worden gesteld aan burgers.

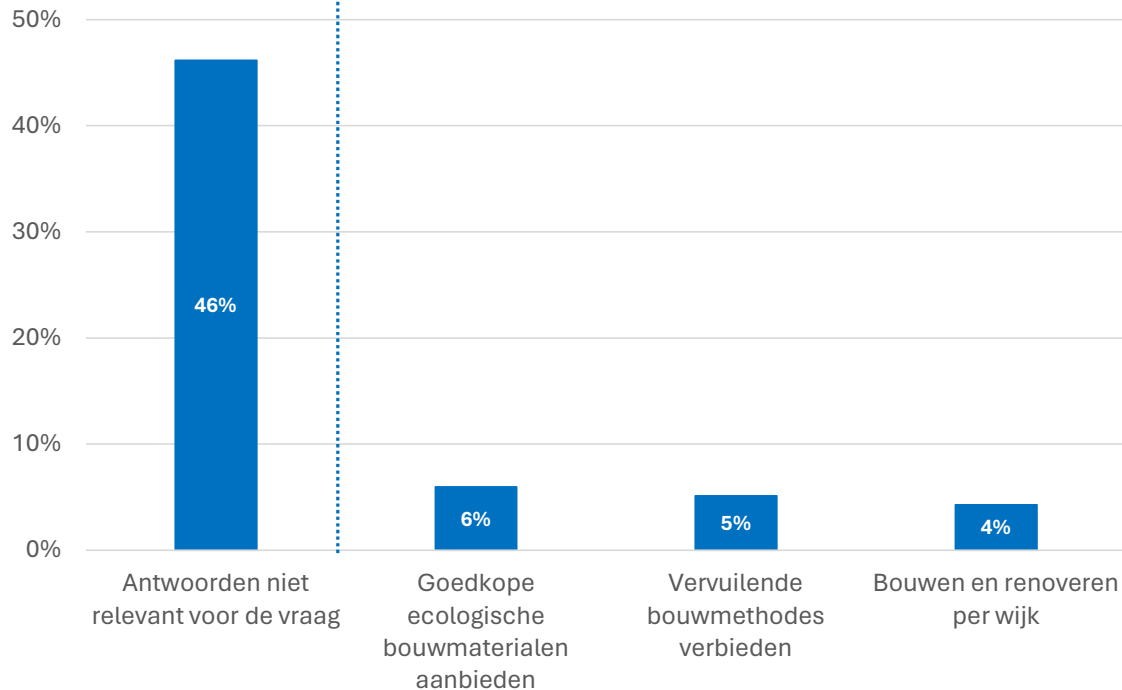
Top 3

Burgerbetrokkenheid

Wat zijn andere manieren om nog meer burgers te overtuigen om de nodige investeringen te doen om hun huis, aankopen en omgeving klimaatvriendelijker te maken?



N=117



Bijna de helft van de vermelde 'andere manieren' bleek niet relevant m.a.w. geen antwoord op de vraag te geven (bijv. invoeren vermogensbelasting, taks op fossiele brandstof, inzetten op natuurbehoud,...).

Verder werd er een **brede verscheidenheid** van andere opties gegeven. Meest vernoemde manieren zijn: het goedkoop aanbieden van ecologisch bouw materiaal (6%), vervuilende bouwmethodes verbieden (5%) maar ook bouwen en renoveren per wijk (4%).

59

Energiezekerheid

Europa en België zijn voor hun energie sterk afhankelijk van de rest van de wereld.

Hoe meer hernieuwbare energie we gebruiken, hoe minder afhankelijk we van andere landen worden.

Tegelijkertijd is er meer vraag dan ooit naar elektriciteit, door de overstap naar elektrische energie in de industrie, mobiliteit en verwarming. Het tegelijkertijd laden van miljoenen elektrische apparaten kan de stabiliteit van het elektriciteitsnet in gevaar brengen en is absoluut niet efficiënt. Daarom is het belangrijk om het stroomverbruik wat te spreiden.

Huishoudens en bedrijven kunnen consumeren tegen een lager tarief als ze stroom verbruiken tijdens momenten waarop er veel hernieuwbare energie wordt geproduceerd. Hiervoor moeten ze hun energieverbruik uitstellen tot die momenten. Zo worden verbruikspieken afgevlakt en wordt de variabele productie van hernieuwbare energie beter beheerd.

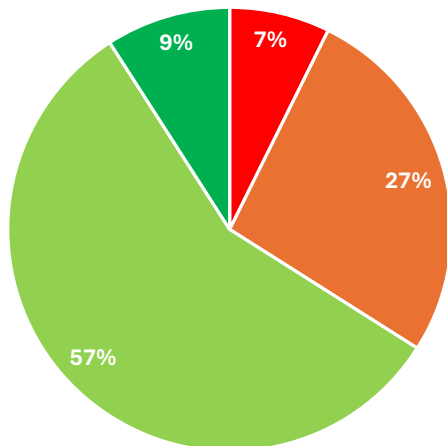
Hoe belangrijk vind jij het dat je altijd elektriciteit hebt, ook al verhoogt dit je elektriciteitsfactuur?

- Zeer belangrijk, ik zou geen seconde zonder elektriciteit kunnen en ben bereid daar extra voor te betalen
- Belangrijk, een tekort aan stroom zou ik enkel bij hoge uitzondering aanvaarden
- Niet zo belangrijk, ik ben daarom bereid om af en toe mijn verbruik uit te stellen, bijvoorbeeld door elektrische toestellen op een ander moment aan te zetten. Ik wil dan wel een lager tarief.
- Helemaal niet belangrijk. Als dat betekent dat elektriciteit hierdoor goedkoper is, dan aanvaard ik dat ze af en toe niet voorradig is.

Energiezekerheid

Huishoudens en bedrijven kunnen consumenten tegen een lager tarief als ze stroom verbruiken tijdens momenten waarop er veel hernieuwbare energie wordt geproduceerd. Hiervoor moeten ze hun energieverbruik verplaatsen naar die momenten.

Hoe belangrijk vind jij het dat je altijd elektriciteit hebt, ook al verhoogt dit je elektriciteitsfactuur?



- Zeer belangrijk, ik zou geen seconde zonder elektriciteit kunnen en ben bereid daar extra voor te betalen.
- Belangrijk, een beperking van het stroomverbruik zou ik enkel bij hoge uitzondering aanvaarden.
- Niet zo belangrijk, ik ben daarom bereid om af en toe mijn verbruik uit te stellen. Ik wil dan wel een lager tarief.
- Helemaal niet belangrijk. Als dat betekent dat elektriciteit hierdoor goedkoper is, dan aanvaard ik af en toe een stroomonderbreking.

Voor 34% van de respondenten is het geen optie om tijdelijk niet over elektriciteit te beschikken (behalve in uitzonderlijke omstandigheden).

Meer dan de helft zegt bereid te zijn om moeite te doen, maar verwacht dan daarvoor prijsvoordelen in ruil te krijgen.

Rechtvaardige transitie

Welke maatregelen kan de federale overheid nemen om ervoor te zorgen dat de energietransitie betaalbaar is voor alle lagen van de bevolking?

N=926

(alle respondenten die deze vraag beantwoord hebben)



Betalen naar eigen kunnen en op basis van de veroorzaakte vervuiling lijken voor de respondenten goede maatregelen om de energietransitie betaalbaar te houden, o.m. door mensen uit **kwetsbare groepen** financieel te ondersteunen en de sterkste schouders van de maatschappij en de grootste vervuilers **de zwaarste lasten te laten dragen**.

Maar ook het stimuleren van **energiezuinige renovaties** wordt naar voor geschoven (betaalbaar leven op langere termijn), alsook **duurzame mobiliteit**.

Rechtvaardige transitie (2): opleiding

Welke maatregelen kan de federale overheid nemen om ervoor te zorgen dat er voldoende mensen zijn met de juiste kennis en vaardigheden om die transitie technisch mogelijk te maken?

N=885
(alle respondenten die deze vraag
beantwoord hebben)



De aanpak lijkt hier **tweeledig** te zijn:

Enerzijds is **aangepast onderwijs** een cruciale schakel (gespecialiseerde opleidingen organiseren, klimaatkwesties opnemen in het onderwijs,...), anderzijds moeten ook de **arbeidsmarkt** en **beleidsmakers** gesensibiliseerd en bijgeschoold worden (opwaarderen technische profielen, bijscholing, levenslang leren, in-company trainingen,...).

Energiearmoede

Het bestrijden van energiearmoede is een absolute prioriteit voor de federale overheid. Sinds 2004 bestaat er voor elektriciteit en aardgas een sociaal tarief. Tijdens de energiecrisis werden een aantal maatregelen versterkt en uitgebreid om de burgers en bedrijven te helpen met hun hoge energiefacturen.

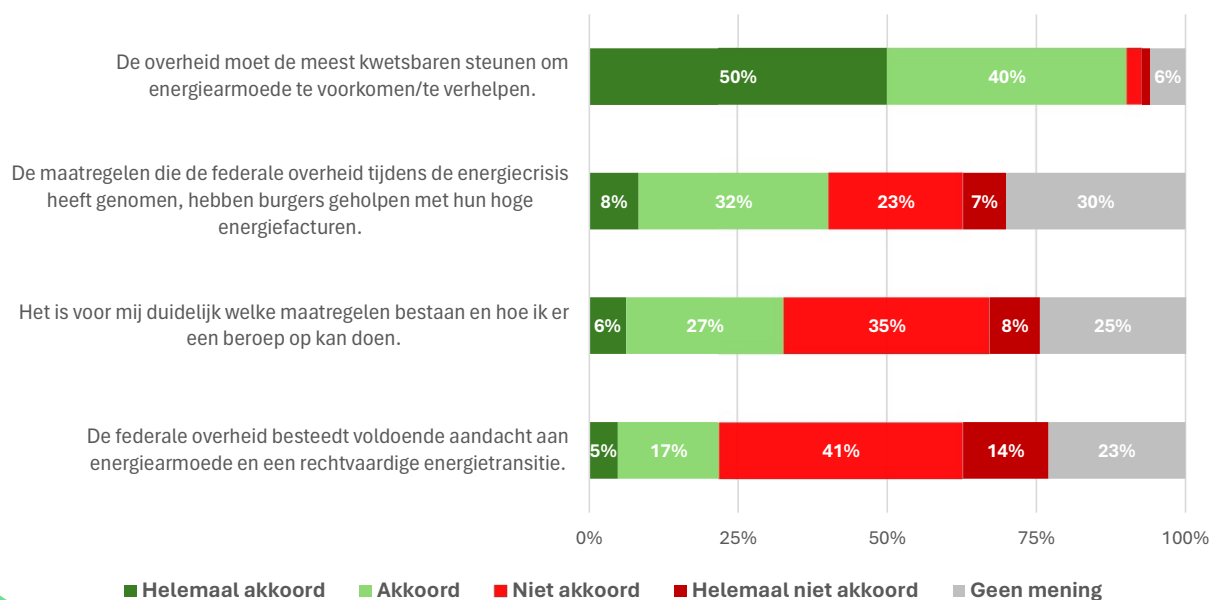
In hoeverre ga je akkoord met volgende uitspraken?

- De overheid moet de meest kwetsbaren steunen om energiearmoede te voorkomen/te verhelpen.
- De maatregelen die de federale overheid heeft genomen tijdens de energiecrisis hebben burgers (voldoende) geholpen met hun hoge energiefacturen.
- Het is voor mij duidelijk welke maatregelen bestaan en hoe ik er een beroep op kan doen.
- De federale overheid besteedt voldoende aandacht aan energiearmoede en een rechtvaardige energietransitie.

Energiearmoede

Het bestrijden van energiearmoede is een absolute prioriteit voor de federale overheid. Sinds 2004 bestaat er voor elektriciteit en aardgas een sociaal tarief.

In hoeverre ga je akkoord gaat met volgende stellingen?



Het is absoluut noodzakelijk dat de overheid de meest kwetsbare burgers ondersteunt tijdens de energietransitie. Volgens de meerderheid van de respondenten volstaat de huidige aanpak niet.

De respondenten zijn verdeeld over de doeltreffendheid van de maatregelen die tijdens de crisis zijn genomen en over de duidelijkheid van de huidige maatregelen.

Waterstof

Waterstof (H₂) kan geproduceerd worden uit de splitsing van water (H₂O) of uit aardgas (CH₄). Je kan het verbranden zonder dat er daarbij CO₂ of andere broeikasgassen vrijkomen. Waterstof kan daarom worden gebruikt als een koolstofvrije brandstof – bijvoorbeeld in industriële processen op hoge temperatuur – of als opslag voor elektriciteit.

Bij bepaalde toepassingen is overstappen naar elektriciteit economisch niet rendabel of technisch moeilijk. De federale waterstofstrategie wil de industrie en het zwaar vrachtvervoer klimaatneutraal maken door waar nodig groene waterstof.

De federale regering wil België positioneren als invoer- en doorvoerhub in Europa voor groene waterstof.

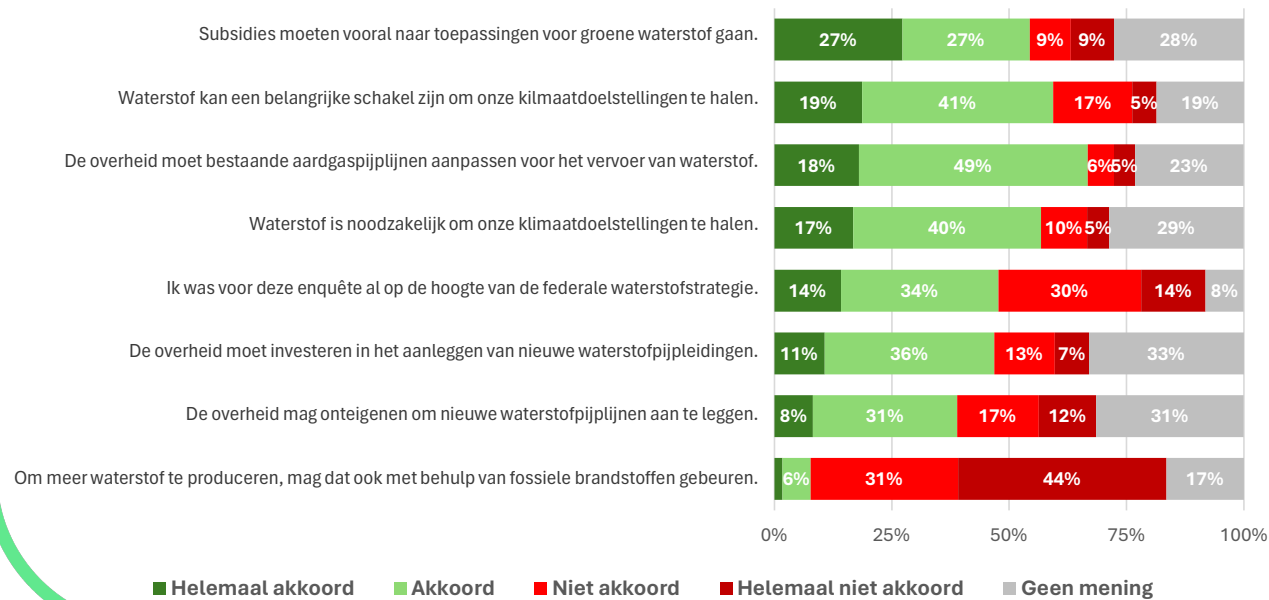
In hoeverre ga je akkoord met volgende uitspraken?

- Subsidies moeten in de eerste plaats naar toepassingen voor groene waterstof gaan.
- Het is voor mij duidelijk hoe waterstof een belangrijke schakel kan zijn in het halen van onze klimaatdoelstellingen.
- De overheid moet, waar nodig, bestaande aardgaspijplijnen aanpassen, zodat deze geschikt zijn voor het vervoer van waterstof.
- Waterstof is noodzakelijk om onze klimaatdoelstellingen te halen.
- Ik was al op de hoogte van de federale waterstofstrategie voor aanvang van deze enquête.
- De overheid moet investeren in het aanleggen van nieuwe waterstofpijpleidingen om de bevoorradingszekerheid voor België en onze buurlanden te verzekeren.
- Indien nodig mag de overheid gebruikmaken van onteigeningen om nieuwe waterstofpijplijnen aan te leggen.
- Om gemakkelijker meer waterstof te produceren, mag waterstof ook met behulp van fossiele brandstoffen worden geproduceerd.

Waterstof

Waterstof kan worden gebruikt als koolstofvrije brandstof - bijvoorbeeld in industriële processen bij hoge temperaturen - of als opslag van elektriciteit.

In hoeverre ga je akkoord gaat met volgende stellingen?



Bijna alle respondenten zijn tegen het gebruik van fossiele brandstoffen om waterstof te produceren.

Voor de overige stellingen over waterstof waren de antwoorden tamelijk positief.

Een aanzienlijk deel van de respondenten verkoos zich niet uit te spreken over dit thema. Dit is mogelijk ingegeven door het feit dat ze zich onvoldoende geïnformeerd voelden.

Klimaatgovernance

Klimaatverandering is een uitdaging die alle beleidsdomeinen aanbelangt en die daardoor vraagt om ambitieuze actie op alle bestuursniveaus.

In België is het energie- en klimaatbeleid een gedeelde verantwoordelijkheid van de federale overheid en de gewesten. Het gebrek aan efficiënte samenwerking tussen deze niveaus wordt door experts vaak een belangrijke rem genoemd op de doeltreffendheid van het Belgische klimaatbeleid.

In welke mate ben jij het eens met volgende stelling?

- De samenwerking tussen de gewesten en de federale overheid kan op het vlak van klimaat en energie verbeterd worden.

De federale regering moet burgers zo veel mogelijk betrekken bij haar keuzes in het klimaat- en energiebeleid. Dat kan door het opzetten van :

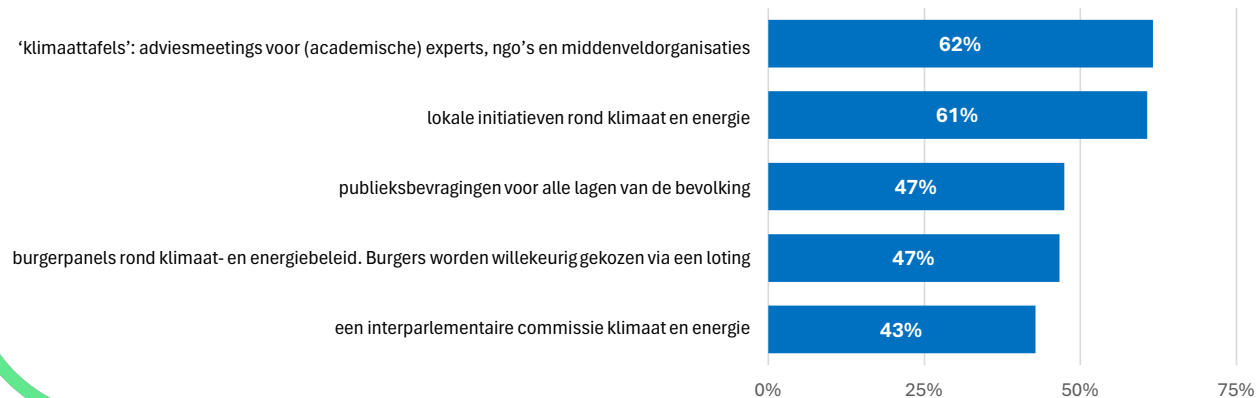
- 'klimaattafels': adviesmeetings voor (academische) experts, ngo's en middenveldorganisaties
- lokale initiatieven rond klimaat en energie
- publieksbevragingen voor alle lagen van de bevolking
- burgerpanels rond klimaat- en energiebeleid. Burgers worden willekeurig gekozen via een loting
- een interparlementaire commissie klimaat en energie waarmee volksvertegenwoordigers over de politieke fracties heen het langetermijnbeleid rond klimaat en energie zouden uitzetten

Klimaatgovernance

De samenwerking tussen de gewesten en de federale overheid kan op het vlak van klimaat en energie verbeterd worden.



De federale regering moet burgers zo veel mogelijk betrekken bij keuzes in het klimaat- en energiebeleid, op meerdere manieren:



De overgrote meerderheid van de respondenten is akkoord met de stelling dat de gewesten en de federale overheid beter zouden kunnen samenwerken rond klimaat- en energiekwesties.

Wat de betrokkenheid van de burger bij deze politieke beslissingen betreft, geven de respondenten er de voorkeur aan experts te raadplegen in plaats van het grote publiek.

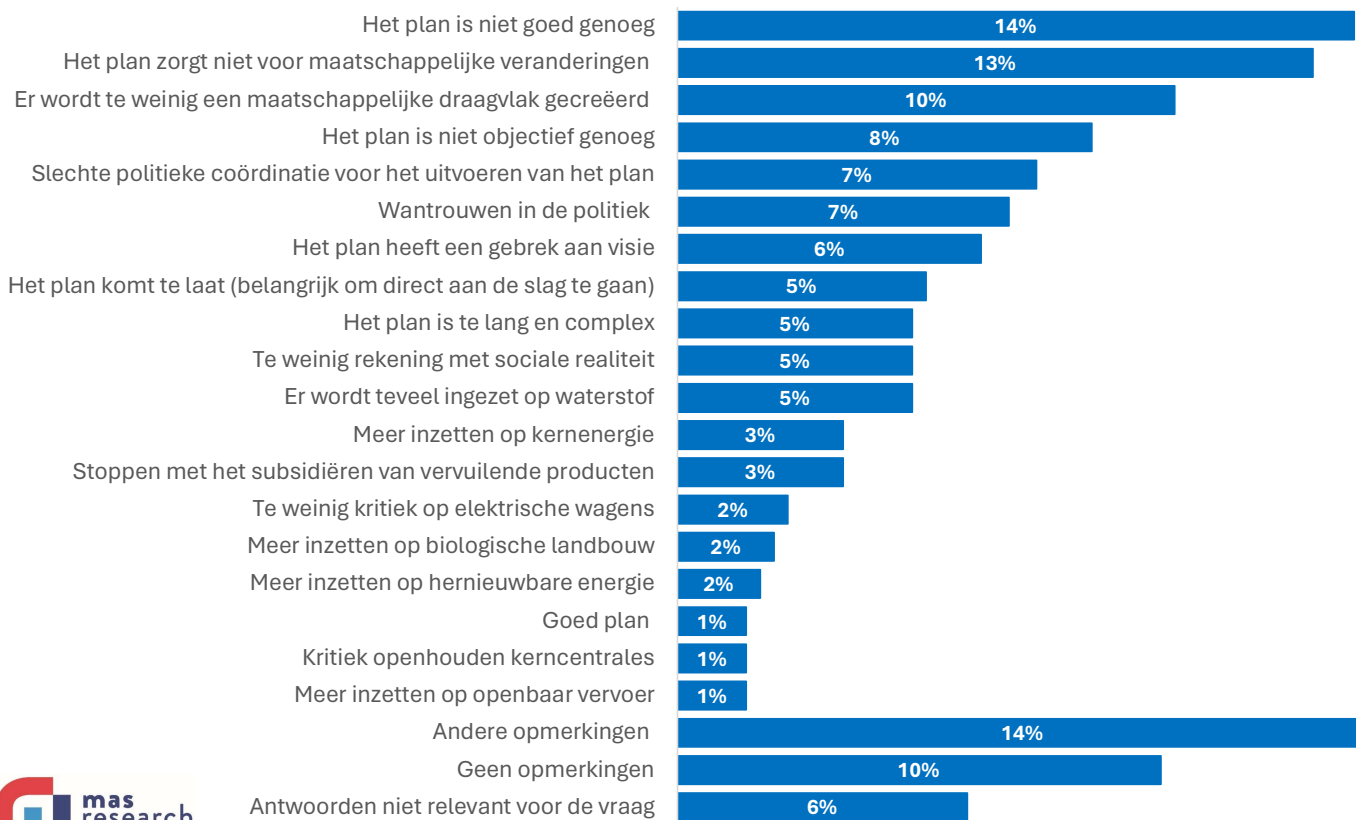
43% meent dat een interparlementaire commissie ter ondersteuning van het langetermijnbeleid goed zou zijn, maar **de meerderheid (61%)** is meer geïnteresseerd in lokale initiatieven.

Finale opmerkingen FEKP

Heb jij nog iets op te merken over het Federaal Energie- en Klimaatplan (FEKP)?

N=359

(alle respondenten die deze vraag beantwoord hebben)



De opmerkingen over het Federaal Energie- en Klimaatplan (FEKP) waren zeer kritisch en negatief. Zo is het plan 'too little, too late'. Het plan is **niet goed genoeg** en moet meer maatschappelijke veranderingen teweeg brengen.

Ook wordt er opgemerkt dat het plan de steun van de burgers nodig heeft. Eén op de tien opmerkingen gaan er namelijk over dat er te weinig wordt ingezet op het **creëren van een maatschappelijk draagvlak**.

Slechts 1% van de opmerkingen is positief over het plan.

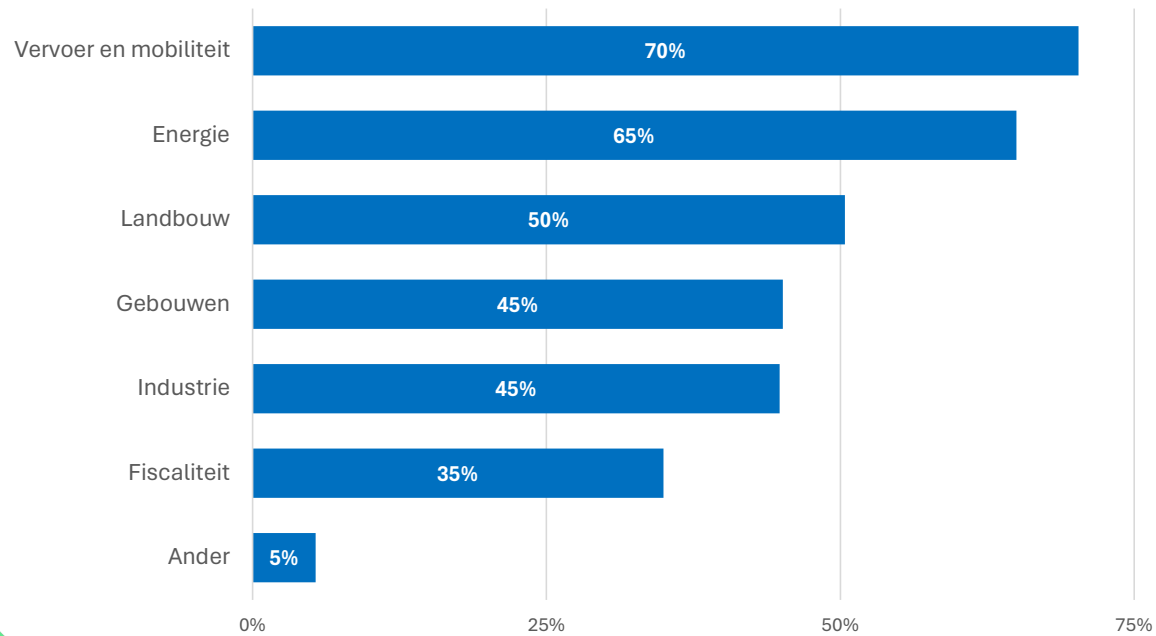
Interfederale vragen (1)

Aan welke sectoren hecht je het meeste belang in het NEKP?

- Fiscaliteit
- Transport en mobiliteit
- Gebouwen
- Landbouw
- Industrie
- Energie
- Andere

Interfederale vragen (1)

Aan welke sectoren hecht je het meeste belang in het Nationaal Energie- en Klimaatplan (NEKP)?



Voor respectievelijk 70% en 65% van de respondenten zijn de sectoren vervoer & mobiliteit en energie de belangrijkste voor het NEKP.

De helft van de respondenten is van mening dat de landbouw belangrijk is, hoewel de vragenlijst die sector verder niet bespreekt.

Interfederale vragen (2): opmerkingen NEKP

Heb jij opmerkingen over het Nationaal Energie- en Klimaatplan in het algemeen en over de uitvoering ervan?

N=458

(alle respondenten die deze vraag beantwoord hebben)



Ook hier zijn de meeste opmerkingen negatief geladen. Maar liefst 30% klaagt over het **gebrek aan ambitie** van het NEKP. Dat het plan zeer complex en lang is, volgens 11% van de opmerkingen, helpt hier niet bij.

Ook over de uitvoering van het plan zijn er kritische kanttekeningen. Zo gaat 9% van de opmerkingen over de vrees voor een **slechte politieke coördinatie** bij het uitvoeren van het plan.

Het nationale plan kan op iets meer positieve opmerkingen rekenen, 5% t.o.v. 1% voor het federale plan.

73