



Groot Vlaams Europadebat

10 oktober 2022



GROOT VLAAMS EUROPADEBAT 2022

Input VLEVA-leden

V L E V A



GROOT VLAAMS EUROPADEBAT

INPUT VAN HET VLAAMSE MIDDENVELD (VLEVA-LEDEN)

INHOUDSTAFEL

Paneldebat 10 oktober 2022	2
Inhoud.....	2
Doelstellingen	2
Opname	2
Sprekers panel	2
Ruimere bevraging VLEVA-leden.....	4
Inhoud.....	4
Doelstellingen	4
Bevraging	4
Rapport – Input VLEVA-leden	5
1. Een gevolg van de oorlog in Oekraïne - Energiecrisis in Europa	5
2. Europa in een geopolitieke wereld - Handel in tijden van onrust en sanctieregimes & omgaan met afhankelijkheden	13
3. Een sterke sociale markteconomie - Een gunstig ondernemersklimaat en een beroepsbevolking met de juiste vaardigheden	17
4. De weg naar een klimaatneutraal en digitaal Europa - De rol van vernieuwing.....	21

VRAGEN OVER DIT DOCUMENT?

Contacteer Liese Dewilde (liese.dewilde@vleva.eu) of Leah Vandercammen (info@vleva.eu).



PANELDEBAT 10 OKTOBER 2022

INHOUD

Op 10 oktober 2022 organiseerden het **Vlaams Parlement en VLEVA** het ‘Groot Vlaams Europadebat’, een paneldebat met aansluitende netwerkreceptie. Tijdens het panel gingen **EU-experten, VLEVA-leden én beleidsmakers** met elkaar in debat over **vier Europese thema’s**, voortbouwend op de *State of the Union*-speech van Commissievoorzitter von der Leyen van 14 september 2022.

Ursula von der Leyen kaderde haar volledige *State of the Union*-speech rond de oorlog in Oekraïne. Het op het eerste gezicht meest voelbare gevolg, namelijk de energiecrisis waarmee we kampen, domineert de huidige samenleving **(1)**. Ze focuste ook op de plaats van Europa op het geopolitieke wereldtoneel: onze handelspositie in tijden van onrust en sanctieregimes én onze afhankelijkheden ten aanzien van handelspartners voor bepaalde grondstoffen en materialen **(2)**. Over onze eigen interne markt, onze sociale markteconomie, zei von der Leyen dat die onder andere nood heeft aan een gunstig ondernemersklimaat en een beroepsbevolking met de juiste vaardigheden **(3)**. Uiteraard kon focus op de dubbele transitie, de groene en digitale transitie, niet ontbreken in de speech van von der Leyen. Ze benadrukte vooral het belang van vernieuwing, met een sleutelrol weggelegd voor *NextGenerationEU* **(4)**.

DOELSTELLINGEN

- Nieuwe vaste afspraak creëren om Vlaanderen in Europa in de kijker te zetten, in een samenwerking tussen het Vlaams Parlement en VLEVA
- EU ‘top of mind’ plaatsen bij Vlaamse middenveld en beleidsmakers
- Reflecteren over actuele Europese opportuniteiten en mogelijkheden
- Netwerk van Vlamingen binnen de EU samenbrengen
- Terugblik op de inhoud van *State of the Union*-speech van de Commissievoorzitter
- Vooruitblik op de daaropvolgende voorstelling van het Commissie-werkprogramma én de opbouw naar het Belgisch Raadsvoorzitterschap in 2024

OPNAME & VERSLAG

Het paneldebat werd opgenomen (en gelivestreamd door mediapartner Knack). Je kan de opname [hier](#) herbekijken.

Van de input van de VLEVA-leden tijdens dit debat werd een verslag gemaakt in de vorm van een blog op de VLEVA-website. Die blog kan je [hier](#) lezen.

SPREKERS PANEL

In het panel voor het Groot Vlaams Europadebat op 10 oktober 2022 zaten:

- EU-experten
 - o Steven Van Hecke - KU Leuven
 - o Kamiel Vermeylen - Knack



- VLEVA-leden:
 - o Jolyce Demely - Agoria
 - o Ingrid Lieten - Verso
 - o Jeroen Sleurs - Gezinsbond
 - o Danny Van Assche - UNIZO
 - o Pieter Verhelst - Boerenbond
- Vlaamse en Europese beleidsmakers
 - o Staf Aerts - Groen
 - o Vincent Stuer - Open Vld
 - o Tom Vandendriessche - Vlaams Belang
 - o Tom Vandenkendelaere - CD&V
 - o Karl Vanlouwe - N-VA

Zij bekeken de inhoud van de speech elk vanuit het perspectief van hun sector en/of achterban.

RUIMERE BEVRAGING VLEVA-LEDEN

Na het debat op 10 oktober 2022, bevroagden we alle VLEVA-leden over diezelfde vier onderwerpen.

INHOUD

1. Een gevolg van de oorlog in Oekraïne - Energiecrisis in Europa
2. Europa in een geopolitieke wereld - Handel in tijden van onrust en sanctieregimes & omgaan met afhankelijkheden
3. Een sterke sociale markteconomie - Een gunstig ondernemersklimaat en een beroepsbevolking met de juiste vaardigheden
4. De weg naar een klimaatneutraal en digitaal Europa - De rol van vernieuwing

DOELSTELLINGEN

- VLEVA-leden die niet aan bod kwamen in het panel de kans geven om input te geven
- VLEVA-leden die al aan bod kwamen in het panel de kans geven om meer uitgebreide input te geven (zonder beperkingen omwille van de spreektijd) en om input te geven over onderwerpen waarbij ze niet aan het woord werden gelaten
- Ruimer reflecteren over Europese opportuniteiten en struikelblokken
- Beleidsmakers van onderuit voeden met input vanuit het Vlaamse middenveld over wat Europees speelt

BEVRAGING

Over de vier onderwerpen kregen de VLEVA-leden telkens twee vragen.

- Met welke struikelblokken krijgt jouw organisatie te maken in verband met dit thema?
- Waar zou de focus van de Europese Unie vooral moeten liggen? Wat moet Europa (meer) doen en/of laten?

Voor deze bevraging kregen VLEVA-leden meer dan een week de tijd om input te geven. De bevraging gebeurde schriftelijk (digitaal invulformulier). Het stond de leden vrij om de vragenlijst in te vullen en om te kiezen welke vragen ze (niet) invulden.

Het rapport hieronder beschrijft de visie van de VLEVA-leden per thema. De neergeschreven visies gelden telkens als standpunten van de benoemde leden. VLEVA neemt zelf geen standpunten in.

RAPPORT – INPUT VLEVA-LEDEN

Dit rapport bevat de visies van VLEVA-leden en vormt een combinatie van de input van het panel en de ruimere bevraging.

1. EEN GEVOLG VAN DE OORLOG IN OEKRAÏNE - ENERGIECRISIS IN EUROPA

VERSO

De huidige energiecrisis maakt het overduidelijk dat het een enorme taak wordt om te investeren in publieke gebouwen. Die taak hebben we de afgelopen jaren verwaarloosd.

Het is ook van belang om te beseffen dat de wereld is veranderd. De oorlog moet een wake-upcall zijn om na te gaan of we onafhankelijk genoeg zijn in onze strategische infrastructuur en diensten.

GEZINSBOND

Het belangrijkste struikelblok waar we mee te maken krijgen is de impact van de energierekening op de gezinsbudgetten.

- Betaalbaarheid *tout court*. Volgens armoedeonderzoek mag de totale woonkost niet hoger zijn dan 40%, de naakte woonkost niet hoger dan 30% van het gezinsbudget. De voorschotfacturen zijn voor veel gezinnen nu ruim boven 10% van het beschikbare budget gestegen.
- Daarnaast is er de onzekerheid over de factuur. Er zijn geen vaste contracten meer, terwijl 70% van de gezinnen hier voordien een voorkeur voor had. Met een variabel contract in tijden van extreem schommelende energiemarkten is de impact op het gezinsbudget totaal onvoorspelbaar. Dit zorgt voor een hoge mentale belasting bij gezinnen.
- De hoge energieprijzen en de inflatie dwingen gezinnen hun spaargeld aan te spreken om de facturen te betalen. De automatische loonindexering is enkel voor de hogere inkomens een voldoende antwoord. Lagere inkomens geven immers een groter aandeel van hun gezinsbudget uit aan basisproducten, zoals energie. Daardoor is de absolute impact van de hogere prijzen groter dan de absolute impact van een relatieve loonindexering voor de lagere lonen.
- Renovaties om energieverbruik te minderen. Minder energie verbruiken is op lange termijn de beste oplossing om energiefacturen betaalbaar te maken. Renoveren is daarvoor noodzakelijk. 40% van de gezinnen kan momenteel echter geen bijkomende leenlast dragen. Daarom moeten we opletten dat degenen die niet de middelen hebben om te renoveren, niet in een *lock-in* terechtkomen, waarbij ze niet gaan/kunnen investeren en gedoemd zijn te blijven hangen in slecht geïsoleerde huizen. Toegankelijkheid moet een speerpunt zijn. De veelbesproken [uitbreiding van het emissiehandelssysteem](#) naar verwarming en mobiliteit, zou de factuur voor gezinnen nog omhoog kunnen duwen.

Europa zou moeten erkennen dat (de toegang tot) een basishoeveelheid energie een basisrecht is, nodig om menswaardig te kunnen leven. Dit betekent niet dat energie onbepaald en gratis beschikbaar moet zijn. Wel betekent het dat ieder huishouden tegen een betaalbare prijs over een redelijke

basishoeveelheid energie moet kunnen beschikken om menswaardig te leven en dat maatregelen worden genomen om energie-armoede tegen te gaan.

Europa moet ook opletten bij het invoeren van het [emissiehandelssysteem op verwarming en mobiliteit](#) (voorzien vanaf 2029). Dit kan een positief effect hebben, maar graag voldoende aandacht voor de lange termijn. Het kan ook de factuur van gezinnen bijkomend de hoogte in jagen. Het [sociaal klimaatfonds](#) kan hier enigszins helpen.

- Het sociaal klimaatfonds mag echter niet gebruikt worden om gratis basisrechten te geven aan gezinnen. Dat lijkt een goede oplossing op korte termijn, maar zorgt voor een *lock-in* bij gezinnen die niet de middelen of prioriteiten hebben om over te schakelen naar fossielvrij.
- Het sociaal klimaatfonds moet wel gezinnen actief begeleiden (financieel, administratief en technisch) bij de transitie naar die CO₂-vrije verwarming. Automatisch (dus *opt-out*, in plaats van *opt-in*).

In 2020 lanceerde Europa de '[Renovation Wave](#)', ondersteund door het [Coronaherstelfonds](#). Het geld gaat in België echter naar grote projecten (Brusselse beurs, onroerend erfgoed, scholen) en deels naar bestaande premiestelsels. De bestaande premiestelsels stimuleren vooral middenklasse gezinnen met een renovatieplan om een stap verder te gaan in hun isolatiegraad. Gezinnen die onvoldoende middelen hebben voor een prefinanciering vallen hierdoor uit de boot. Er zijn renovatieleningen, maar 40% van de gezinnen kan geen bijkomende leenlast aan (cijfers Johan Albrecht, 2020). Met de gestegen energieprijzen en bijbehorende voorschotten smelten ook de spaargelden weg. Uit een enquête van Gezinsbond blijkt dat 40% spaargeld nodig heeft om de hogere kosten op te vangen, maar die buffer is voor de helft van die gezinnen maar toereikend voor 6 maanden.

Daarom moeten we opletten dat degenen die niet de middelen hebben om te renoveren, niet in een *lock-in* terechtkomen, waarbij ze niet gaan/kunnen investeren en gedoemd zijn te blijven hangen in slecht geïsoleerde huizen. Toegankelijkheid moet een speerpunt zijn.

UNIZO

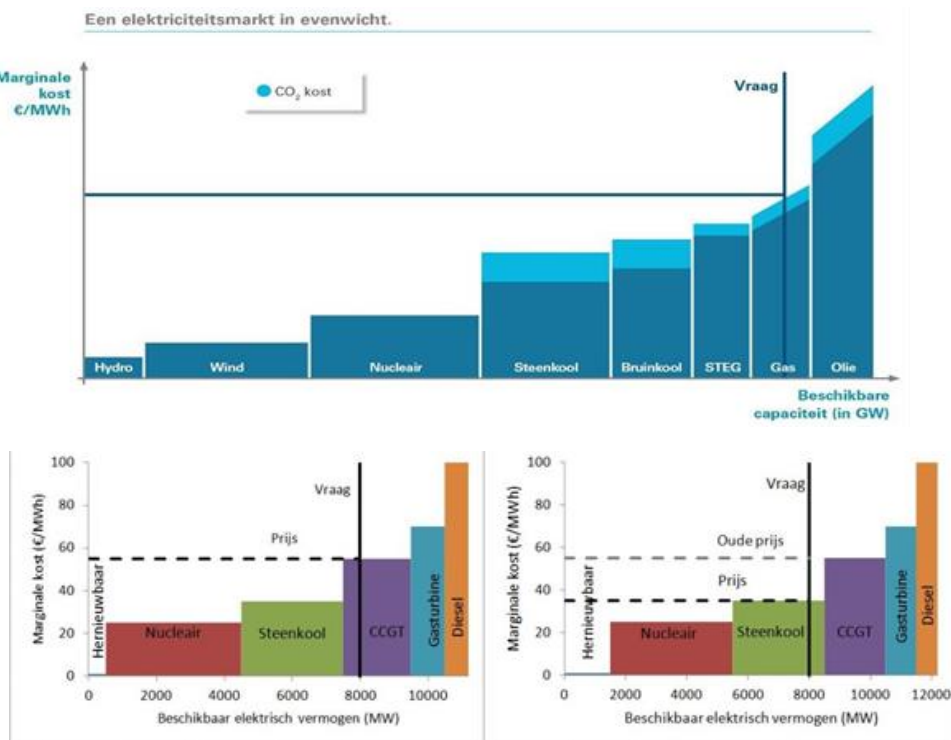
Grootste struikelblok momenteel zijn voornamelijk de hoge energieprijzen. De impact van de hoge energieprijzen op enerzijds de energiekost van de bedrijven, anderzijds op de indexering van de lonen die veel bedrijven in januari nog moeten doorvoeren, zijn een enorm struikelblok voor Vlaamse kmo's.

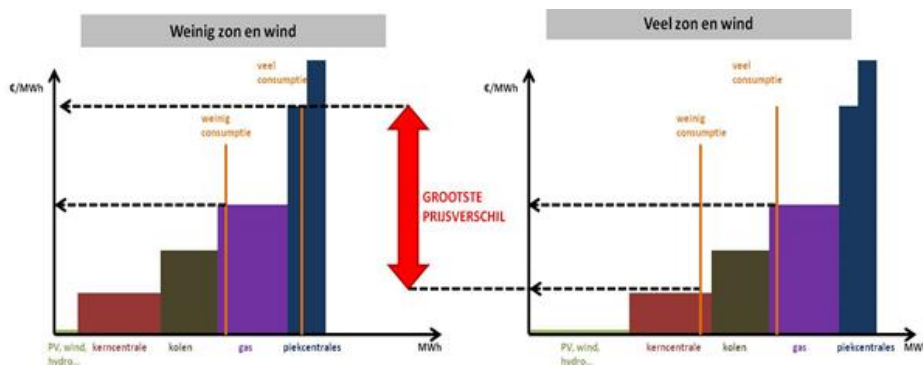
Ondernemers verwachten een beleid op korte, middellange en lange termijn. Op lange termijn kwam Europa al met de *Green Deal* en [Fit for 55](#). En ondernemers staan wel degelijk achter de doelstellingen van deze initiatieven. Voor hen zijn duidelijk gedefinieerde doelstellingen en een bijhorend tijds kader essentieel. Daar is Europa met de *Green Deal* en *Fit for 55* in geslaagd.

Op korte termijn heeft Europa een tijdelijk crisiskader voorzien waarmee we ondernemingen (en gelukkig niet alleen energie-intensieve bedrijven) kunnen ondersteunen. Hoewel UNIZO normaal van het principe 'Laat ondernemers maar ondernemen' is, staat ze op korte termijn volledig achter het uitschrijven van subsidies, in afwachting van een oplossing van de prijzenproblematiek.

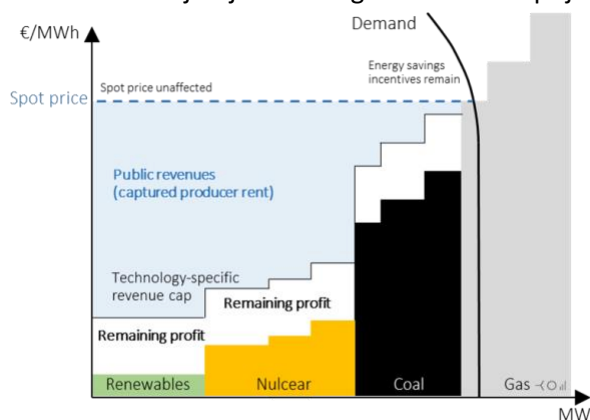
Op middellange termijn blijft het voorlopig wachten op die echte oplossing voor de prijzenproblematiek. Die oplossing moet van Europa komen. Dit moet onder andere aan de hand van een concreet prijsplafond op gas (dat de bevoorradingszekerheid niet in het gedrang brengt) en een loskoppeling van de gasprijs van de elektriciteit.

- Plafonneren aardgasprijs:
 - o Uitwerking in de praktijk is nog onduidelijk.
 - o Wellicht zal het gaan om een éézijdig opgelegd prijsplafond op invoer vanuit Rusland en moeizaam onderhandelde overeenkomsten met een prijsplafond voor de levering van gas via pijpleidingen uit bevriende landen zoals Noorwegen en Algerije.
 - o Voor LNG komt het erop aan een dynamisch plafond in te stellen dat een stuk lager ligt dan wat Europese landen nu betalen, maar boven de prijs die geldt voor vloeibaar gas in de VS, én boven de prijs die geldt in Aziatische landen.
Via een dynamisch, aanpasbaar systeem moet het plafond kunnen verhoogd/verlaagd worden zodat het bijvoorbeeld toch op elk moment significant boven de LNG-prijzen in de VS en Azië blijft, zodat er geen LNG-schepen afbuigen naar bijvoorbeeld Azië. Zo blijft de Europese gasbevoorradingszekerheid behouden.
Op de Europese Raad van 7 oktober is men er niet in geslaagd om tot een unaniem besluit te komen. Enkele landen liggen nog dwars en er is discussie over hoe het systeem er precies moet gaan uitzien.
- Steun van België voor Europees initiatief om samen gas aan te kopen:
 - o UNIZO gaat hiermee akkoord.
 - o Europese samenaankopen hebben nut al bewezen bij bestelling vaccins tijdens coronapandemie.
- Loskoppeling elektriciteitsprijs van aardgas:





- o Deze drie grafieken illustreren telkens hoe de prijsvorming voor elektriciteit op dit moment werkt en hoe de marginale, duurdere centrales (aardgasgestookte centrales) verantwoordelijk zijn voor hoge elektriciteitsprijzen.



- o Deze grafiek toont hoe een technologie specifieke *revenue cap* (een cap per technologie: hernieuwbaar, nucleair, gas enzovoort) kan leiden tot lagere elektriciteitsprijzen voor de stroom die niet met aardgas opgewekt wordt.
- Europees [Tijdelijk Crisiskader voor Staatssteun](#):
 - o Goede zaak dat dit ook voor gewone kmo's is en niet enkel voor energie-intensieve bedrijven.
 - o Hoop op een verlenging van dat Europees Tijdelijk Crisiskader in 2023 zoals dat nu ook voorligt aan de lidstaten. Het is dankzij het Europees kader dat de lidstaten, en hier specifiek de Vlaamse regering, steun kunnen voorzien voor de bedrijven.

TLV – TRANSPORT EN LOGISTIEK VLAANDEREN

Transporteurs verbruiken via brandstof enorm veel energie en zien zich geconfronteerd met enorme prijsverhogingen. Doorrekenen is een *must*, maar lukt niet voldoende. Dit leidde tot een rechtstreekse toename van faillissementen. Nu een recessie nakend is en overaanbod van transportcapaciteit dreigt, nemen de problemen waarschijnlijk nog verder toe. Ondertussen verminderde de federale overheid ook nog eens de terugbetaling van een flink stuk accijns op diesel. Bovendien worden vervoerders die de afgelopen jaren via LNG-voertuigen een stap zetten naar minder CO₂ uitstoot, geconfronteerd met prijsstijgingen tot wel 600% van hun energiefactuur.

Het garanderen van een vlotte bevoorrading van goederen kan enkel dankzij de kmo-transporteurs, die beschermd moeten worden tegen potentiële excessen in de eisen van hun klanten en dus tegen het faillissement. Garanties op de mogelijkheid om hoge prijzen bij diesel én gas door te rekenen zijn onontbeerlijk.

VLIZ – VLAAMS INSTITUUT VOOR DE ZEE

In de eerste plaats is de oorlogssituatie in Oekraïne een groot menselijk drama. Voor Europa heeft dit echter ook een - nog onbekend maar zeker belangrijke - impact op het ecosysteem. De oorlog zorgt momenteel namelijk voor veel vervuiling en andere impact op de rivier. Deze vervuiling en veranderingen monden via grote rivierbekkens uit in de Zwarte Zee. Dit is een ecosysteem dat momenteel al zwaar onder druk staat (bv. Danube delta). Dat zal door de oorlog dus verergeren. Dat ecologisch drama uit zich bovendien pas jaren later.

Europa moet nu meten en in kaart brengen. Meetinstrumenten moeten de gevolgen voor de Zwarte Zee en de hele Oceaan in kaart brengen. Europa moet observeren, meten en informeren.

ESSENSCIA

De chemie- en *life sciences*-industrie is een grote industriële energieverbruiker en staat aan de basis van verschillende waardeketens in Europa. De huidige torenhoge gas- en elektriciteitsprijzen in Europa (ten opzichte van de rest van de wereld) en het risico op tekorten in de gasvoorziening vormen een grote en directe bedreiging voor het concurrentievermogen. Dit leidt nu al tot aanzienlijke productiebeperkingen en *shutdowns*. Dit zal, als er geen structurele oplossing wordt gevonden, in de nabije toekomst voor verdere verstoringen zorgen.

Gezien de geïnterconnecteerde energiemarkten is er nood aan gecoördineerde maatregelen om de gasprijs en het effect van de gasprijzen op de elektriciteitsprijzen te beperken. Dit is in het bijzonder belangrijk voor België.

- In eerste instantie moet internationale diplomatie gebruikt worden om onze directe bondgenoten aan te zetten om solidair te zijn met ons en hun gasprijzen voor Europa te verlagen.
- Daarnaast zou de gasprijs voor elektriciteitsproductie op EU-niveau verder tijdelijk verlaagd moeten worden. Dit resulteert in een direct hefboomeffect voor alle consumenten en op de automatische loonindexering.
- Daarnaast vragen we om gebruik te maken van de hefboomen die in de EU al beschikbaar zijn. Zo kan Europa in het kader van het emissiehandelssysteem op korte termijn de druk op de markt van de CO₂-emissierechten verminderen door de emissierechten uit de MSR (*market stability reserve*) terug op de markt te brengen. Deze artificiële reserve werd gecreëerd om emissierechten uit de markt te halen en op die manier de prijs van deze rechten op te drijven. Dat werkt op dit moment contraproductief.

BOERENBOND

De torenhoge kosten voor land- en tuinbouwers zijn onhaalbaar. Dit leidt tot het noodgedwongen stopzetten van voedselproductie of het wegteren van de marges voor de boer. Daarnaast zorgt het voor een lagere beschikbaarheid en torenhoge kostprijs van andere inputs en grondstoffen (zoals kunstmeststoffen, voeders, bouwmaterialen enzovoort). Dit is op lange termijn onhoudbaar.

De focus moet erop liggen om de beschikbaarheden, prijs en volatiliteit van de broodnodige grondstoffen en inputs in de hand te houden. De voedselproductie moet op korte en lange termijn absoluut gaande blijven in de EU. Dat is een belangrijk onderdeel van het bewaren van de koopkracht van de consument. In het kader van de energiecrisis is het absoluut noodzakelijk om de agrovoedingssector als essentieel te beschouwen en als eerste te blijven bevoorraden.

AGROLINK

De oorlog in Oekraïne heeft een enorme impact op de export van groenten en fruit.

NORTH SEA PORT

De hoge energieprijzen voor gas en elektriciteit tasten de competitiviteit van de energie-intensieve ondernemingen in het havengebied aan met negatieve gevolgen voor de Vlaamse economie: voor de toegevoegde waarde, het innovatievermogen en de tewerkstelling.

Bovendien zorgt de oorlog ook voor een ernstige verstoring van de logistieke ketens vanuit de havens in Oekraïne die traditioneel inzake graanproducten een belangrijke handelspartner zijn.

North Sea Port verwacht van Europa de invoering van een Europees plafond voor gas- en elektriciteitsprijzen, zolang de marktprijzen ernstig verstoord blijven om op die manier het Europese industriële *level playing field* te garanderen. Er moet ook een versterking komen van de *EU Solidarity Lanes* met Oekraïne en een verdere uitbreiding van corridors richting Oekraïne in kader van de herziening van het [TEN-T](#) beleid.

VLAKWA – VLAAMS KENNISCENTRUM WATER

De oorlog in Oekraïne zorgt voor een versnelling in de benodigde energietransitie in Europa. De uitdaging bij deze energietransitie is om de sterke koppeling tussen water en energie niet uit het oog te verliezen.

In het [Commissie Werkprogramma 2023](#) is er aandacht voor de herziening van verschillende energie gerelateerde richtlijnen (bijvoorbeeld *proposal on the energy performance of buildings - recast*). Het is belangrijk om hierbinnen de nodige kaders/kapstukken te creëren om de koppelkansen binnen de water-energy nexus maximaal te benutten.

DE VLAAMSE WATERWEG NV

Een eerste struikelblok is het reserveren van budget van of voorrang geven aan projecten ten voordele van de wederopbouw van Oekraïne binnen [programma's](#) zoals [CEF](#).

Een tweede struikelblok vormen de hogere kosten voor materialen bij de uitvoering van projecten die zorgen voor een veel hogere bouwkost.

VVP – VERENIGING VAN DE VLAAMSE PROVINCIES

De hoge energiekosten in combinatie met de indexatie van de lonen zorgt voor een grote druk op de begrotingen van de provincies. Er wordt vanuit verschillende invalshoeken bekeken of en hoe bespaard kan worden, bijvoorbeeld door de temperatuur te verlagen in de gebouwen waar het provinciepersoneel werkt of door uitstromende personeelsleden niet meer of slechts gedeeltelijk te vervangen. Door de grote druk op de budgetten kunnen de provincies sommige ambities ook niet meer of slechts gedeeltelijk verwezenlijken en moet in sommige gevallen bespaard worden op de werking.

De Europese Unie zou minder afhankelijk moeten worden van andere, niet-EU landen voor energie.

DE BLAUWE CLUSTER

De huidige tendens van politici om het aanbod (voornamelijk in energie) te beperken om daarmee de vraag te sturen is (economische) onzin.

Er is een steeds grotere roep naar *near-shoring* en *on-shoring* maar een Fortress Europe is niet de weg naar een duurzame en vreedzame economische en energetische transitie.

VOKA

De hoge energieprijzen en een oneven reactie tussen Europese lidstaten, met alle gevolgen van dien voor het level playing field, vormen een struikelblok. Als we onszelf vergelijken met de ons omringende landen zien we twee grote tendensen.

- In de budgettair sterke lidstaten (Duitsland, Nederland) worden massieve steunpakketten ontwikkeld waarbij zowel bedrijven als gezinnen worden ondersteund.
- In de budgettair minder sterke lidstaten (Frankrijk, Spanje) ligt de focus op rechtstreekse marktinterventie, respectievelijk een nationalisatie van EDF in Frankrijk en een subsidiëring van de elektriciteitsopwekking uit gas in Spanje (het zogenaamde Iberische model).

Bij ons is op Vlaams niveau een regeling uitgewerkt binnen het tijdelijk staatssteunkader, maar dat gaat minder ver dan wat in de buurlanden wordt uitgewerkt. Voor energie-intensieve bedrijven zorgt dit voor een verder verlies aan competitiviteit, zowel binnen als buiten de EU.

Het had beter geweest mocht er één groot pakket zijn gekomen in plaats van nu steeds te moeten bijsturen, hoewel het zeker niet evident is gezien de techniciteit en onvoorspelbaarheid van het probleem. In september was er een pakket dat niet voldoende was, waarna op 18 oktober opnieuw wat werd voorgesteld dat maar een aantal maanden zal gelden tot er opnieuw een oplossing komt begin maart volgend jaar, terwijl dan ook de elektriciteitsmarkt wordt aangepakt. Ondertussen is in elke lidstaat de beleidsreactie anders, wat het niet evident maakt.

EMBUILD VLAANDEREN

Uit een recente enquête van Embuild blijkt dat 4 op de 10 aannemers en installateurs hun werken tijdelijk opschorten omwille van aanleverproblemen van bouwmaterialen. Een kwart doet dat omwille van de prijzen van de materialen. Dat toont aan dat er qua prijs en aanlevering van bouwmaterialen knelpunten blijven in de sector. Dat is het gevolg van opeenvolgende crises: corona, Oekraïne en energiecrisis. De prijsverhogende effecten voor bouwprojecten zijn nefast voor de economische groei en de klimaatuitdaging.

Werken focussen steevast op meer duurzaamheid van infrastructuur en gebouwen. Daarom is het van belang om de circulaire bouweconomie optimaal aan te moedigen. Het gebruik van zo weinig mogelijk primaire grondstoffen is namelijk van groot belang om de ecologische voetafdruk van gebouwen te reduceren. De hele *life cycle* van een gebouw dient daarom duurzaam te worden ingezet. Niet alleen het slim omgaan met materialen, maar ook de focus op circulair ontwerp, een optimaal bouwproces, structureel onderhoud, beter beheer van data, slimme technieken, automatisering en digitalisering. In dat verband dient op Europees niveau de vraag gesteld te worden of er voldoende sloop- en bouwafval is en zal ter beschikking komen, om te recyclen en te hergebruiken om aan de volledige vraag binnen de sector te voldoen.

2. EUROPA IN EEN GEOPOLITIEKE WERELD - HANDEL IN TIJDEN VAN ONRUST EN SANCTIEREGIMES & OMGAAN MET AFHANKELIJKHEDEN

BOERENBOND

In crisissituaties zoals deze moet Europa zijn meerwaarde bewijzen. Per slot van rekening is de EU ook ontstaan uit een crisissituatie. Door samenwerking en economische integratie zijn we er gaandeweg in geslaagd om te gaan voor ‘nooit meer oorlog, nooit meer honger’. Helaas zijn we misschien te naïef geweest in het idee dat we dit konden uitbreiden op een globale schaal. We zitten in een tijd waar geopolitieke machtsblokken tegenover elkaar staan en niet zullen schuwen om het machtsargument te gebruiken en hun belangen strategisch hard te doen gelden. Bovendien wankelt het Europees concept van ‘goedkoop in en duur uit’ wanneer de goedkope invoerstromen onzeker worden of de prijzen door het dak gaan. Daarom moeten we in Europa opnieuw strategisch autonoom worden.

Het concept ‘open strategische autonomie’ moet duidelijke accenten krijgen, om af te stappen van dat naïeve. Vanuit land- en tuinbouw is er steeds de erkenning geweest dat landbouw strategisch is, al is daar de afgelopen jaren druk op komen staan.

Strategische autonomie is ook, en in het bijzonder, van belang op het vlak van energie. Daar dragen we met z’n allen verantwoordelijkheid maar is het ook voor ons allen een opportuniteit. Er is nog veel dakoppervlakte of ruimte op en rond stallen en loodsens te vinden om aan decentrale, hernieuwbare energieproductie te doen (zonnepanelen of windmolens). Daarvoor is financiële slagkracht van onze bedrijven en infrastructuuraanpassing nodig.

Bovendien is strategische autonomie ook een na te streven doelstelling op het vlak van kunststoffen. We moeten meer en beter inzetten op circulair gebruik van geraffineerde dierlijke mest (RENURE) als circulaire zelfvoorziening.

De land- en tuinbouwsector had hoge verwachtingen van het [*Carbon Border Adjustment Mechanism*](#) (CBAM of mechanisme voor koolstofcorrectie aan de grens). Dat blijkt nu echter tegen de sector te werken. De land- en tuinbouwsector is niet opgenomen in de eerste opzet, terwijl de kunstmeststoffensector dat wel is. Onze boeren betalen hierdoor twee keer de prijs (prijs kunstmeststoffen én [*carbon leakage*](#)).

Eén van onze grootste zwaktes is tot slot dat de enorme ambities die aan onze Vlaamse of Europese landbouwers worden opgelegd (zoals [*Fit for 55*](#) en [*Farm2Fork*](#)), niet afgedwongen kunnen worden van onze handelspartners. In het koesteren van een Europees performante land- en tuinbouwsector is het onhoudbaar om van de eigen producenten te verwachten wat men van invoerproducten niet verwacht.

AGORIA

Grondstoffen zijn van enorm belang voor de technologische sector. Het is daarom een illusie om te denken dat we in Europa ooit autonoom zullen zijn ten opzichte van het buitenland. Uiteraard is het van belang om te gaan kijken naar de grondstoffen die we in Europa kunnen ontginnen. Maar we



moeten ook verder kijken, naar landen waarmee we niet noodzakelijk de waarden delen. En dan moeten we gaan naar wederzijdse afhankelijkheden.

Onze sterkte ligt bovendien veel verder in de waardeketen, in onderzoek en ontwikkeling. Vlaanderen is een sterke kennisregio. Daarop moeten we blijven verder werken, om blijvend voorop te lopen in onze sterktes.

TLV – TRANSPORT EN LOGISTIEK VLAANDEREN

Door hoge gasprijzen haken sommige sectoren af, waaronder producenten van het additief Adblue. De bevoorrading stokt al in Oost-Europa, terwijl in Vlaanderen de prijzen vermenigvuldigd werden. Alle moderne dieselvrachtwagens hebben Adblue nodig en kunnen niet meer zonder rijden. Indien de bevoorrading ook hier stopt, valt al het transport binnen luttele dagen stil. Voor elke 10 liter diesel heeft een voertuig 1 liter Adblue nodig.

UNIZO

De laatste jaren is duidelijk gebleken dat veel bedrijven te afhankelijk zijn van bepaalde landen in hun toeleveringsketen. Het wegvallen van afnemers of toeleveranciers en de gevolgen daarvan werden onder andere duidelijk door Brexit, de coronapandemie en de oorlog in Oekraïne.

Diversificatie is daarom de sleutel. Die verantwoordelijkheid ligt bij de bedrijven. Zij moeten in hun eigen toeleveringsketen nagaan hoe afhankelijk ze van bepaalde landen/bedrijven zijn en of dat wel wenselijk is.

Aan de andere kant is het voor een open handelseconomie als België (Vlaanderen) wel essentieel dat handel met buitenlandse partners zo gemakkelijk mogelijk en financieel interessant is. Daarvoor moet het Europees handelsbeleid zorgen.

Handelsakkoorden maken handel met buitenlandse partners gemakkelijker, onder meer door het vereenvoudigen van procedures, wegwerken van importheffingen enzovoort. De laatste jaren lopen helaas heel veel mogelijke handelsakkoorden vast op onder andere de zogenaamde TSD (*trade & sustainable development*) hoofdstukken, of althans de afdwingbaarheid van milieu- en klimaatvereisten, mensenrechtenvereisten en bescherming van werknemers. Dat zijn allemaal zeer legitieme bezorgdheden, en de Europese Unie heeft hier absoluut een rol in te spelen. Als open economie hebben we die handelsakkoorden echter wel nodig, zowel om werkgelegenheid te creëren, onze economie te laten groeien (implementatie Mercosur zou bv. leiden tot 0,1% groei BBP in de EU, (voorspelling BBP-groei in 2023 is 1,4%)), als om bedrijven toe te staan om voldoende te diversifiëren in hun toeleveringsketen.

Verantwoordelijkheden van overheden (namelijk voldoende hoge milieu- en klimaatstandaarden, het niet schenden van mensenrechten) moeten niet via handelsakkoorden of andere wetgeving (denk aan de zorgplicht) naar de bedrijven worden doorgeschoven. Want dat zorgt eerst en vooral voor een massa administratie, maar ten tweede voor de niet-bereidheid van potentiële handelspartners om akkoorden te tekenen. Bijgevolg zorgt dit voor een beperking op interessante (lees laagdrempelige) handelsopties voor Vlaamse bedrijven.

PORT OF ANTWERP-BRUGES

Er is een sterke rol weggelegd voor een Europa dat ervoor zorgt dat er een *level-playing field* is tussen de lidstaten en tot de rest van de wereld. Als haven en energie-intens platform zet Port of Antwerp-Bruges volop in op de verankering van de industrie in de EU.

Als handelsplatform bij uitstek, is Port of Antwerp-Bruges overtuigd van het belang van internationale connectiviteit, voor ons en voor de gehele EU. Het moet dus geen eenzijdig '*made in Europe*' verhaal zijn. De aandacht moet liggen op streven naar gediversifieerde connectiviteit intra EU en extra EU en afwijken van afhankelijkheden van een beperkt aantal regio's.

NORTH SEA PORT

Rusland is traditioneel een belangrijke handelspartner voor de levering van fossiele brandstoffen (gas, olie, steenkool) en grondstoffen en ertsen voor de staalindustrie. De omschakeling naar andere leveranciers als gevolg van de EU-sancties is volop bezig maar uitdagend. Dit vormt een struikelblok voor North Sea Port.

Daarnaast baart ook de afhankelijkheid van andere landen voor hoogtechnologische producten (bijvoorbeeld China/Taiwan inzake [computerchips](#) voor auto-industrie) zorgen.

Ook in de toekomstige handel met 'nieuwe' landen om groene energie (bijvoorbeeld waterstof) te importeren is er de bezorgdheid om niet dezelfde fouten te maken uit het verleden en handel te drijven met landen die mensenrechten niet respecteren.

Europa moet inzetten op een sterker Europees industrieel beleid, toegespitst op strategische sectoren, zoals bijvoorbeeld energie, telecommunicatie, chips, chemie, staal, *automotive* en voeding, om de geopolitieke afhankelijkheid van andere landen en continenten te verminderen.

Europa moet daarnaast werk maken van een [Europese circulariteitsstrategie](#) om het hergebruik van reststromen en afvalstoffen binnen Europa maximaal te stimuleren in plaats van te importeren uit andere landen.

De EU moet ook een Europees actieplan ontwikkelen rond de import van groene moleculen (waterstof, ammoniak, methanol enzovoort), gekoppeld aan een investeringsprogramma voor invoer, opslag en distributie in de havens.

VLAKWA – VLAAMS KENNISCENTRUM WATER

Ook de watersector wordt geconfronteerd met *supply chain*-problemen.

Transport en mobiliteit zijn in vele duurzaamheidsuitdagingen centrale vraagstukken waar Europa op moet focussen. Dat een duurzame wereld er een is waarin lichte dingen globaal worden uitgewisseld (denk aan informatie), en zware dingen vooral lokaal blijven en zoveel mogelijk in kringlopen worden georganiseerd, is als visie allesbehalve uitgewerkt, maar wel sprekend en krachtig in haar eenvoud. Focus ligt in deze op circulariteit om de toeleveringsketen meer robuust te maken.

VOKA

De EU moet het hoofd koel houden op vlak van handelsbeleid en niet het kind met het badwater weggooien. De EU is klassiek een sterk vrijhandelsbastion en dat blijft best zo, al moet natuurlijk ook worden erkend dat we als handelsblok ook niet naïef moeten zijn. De laatste paar jaar lag de focus sterk op defensieve handelsinstrumenten maar de afgelopen maanden komt ook de offensieve agenda - gelukkig - weer om de hoek loeren.

De EU moet blijven verder [handelsakkoorden](#) sluiten en de lidstaten moeten die vooral ratificeren. De defensieve instrumenten moeten correct geïmplementeerd worden en er moet worden gewaarborgd dat die vooral ter afschrikking dienen en niet om er een protectionistisch verhaal van te maken.

Wat betreft industrieel beleid en het omgaan met afhankelijkheden geldt hetzelfde: niet naïef zijn als EU maar zeker ook niet te ver laten doorslaan. Zo zou er blijkbaar potentieel gedacht worden om bijvoorbeeld [Horizon Europe](#)-geld te gebruiken voor het financieren van de [Chips Act](#). Hoewel beide heel belangrijke initiatieven zijn, zou het zonde zijn om sterke innovatiefinanciering voor bedrijven af te nemen voor top-down programma's. Financiering voor de *Chips Act* zou elders gezocht moeten worden.

EMBUILD VLAANDEREN

De Oekraïne-crisis heeft het belang van een eigen en decentrale energievoorziening onderlijnd. In dat verband dient de Europese Unie nog sterker in te zetten op hernieuwbare energietoepassingen. Maar ook het belang van de versnelde uitrol van lokale energiegemeenschappen dient hoog op de agenda te worden gezet. Dat biedt immers in de praktijk de nodige hefboom om decentraal, lokaal en optimaal de groene energievoorziening en -uitwisseling op poten te zetten.

3. EEN STERKE SOCIALE MARKTECONOMIE - EEN GUNSTIG ONDERNEMERSKLIMAAT EN EEN BEROEPSBEVOLKING MET DE JUISTE VAARDIGHEDEN

UNIZO

UNIZO was verheugd over hoeveel aandacht er ging naar kmo's in de speech van von der Leyen. Veel zaken waren echter nog niet uitgewerkt, bijvoorbeeld het *SME-relieve package*. Het doel daarvan zou onder andere zijn om in te zetten op vereenvoudiging. Dat klinkt natuurlijk als iets positiefs voor UNIZO, maar het valt nog af te wachten hoe dit uitgewerkt wordt om dit te beoordelen. De Commissie erkende eerder al dat administratieve lasten een groot probleem blijven voor kmo's door het volgende te zeggen: "Waar een grote onderneming gemiddeld 1 euro per werknemer uitgeeft om aan een wettelijke verplichting te voldoen, is een middelgrote onderneming ongeveer 4 euro en een kleine onderneming maximaal 10 euro kwijt." Vereenvoudiging en vermindering van administratieve lasten voor kmo's is dus broodnodig. Als het *SME-relieve package* die richting uitgaat, kan het een positieve zaak zijn. Zie ook hieronder over vereenvoudiging. Wat verder in het *SME-relief package* zit, is nog niet duidelijk.

Wel duidelijk was het initiatief rond *late payments*, waar UNIZO enorm voorstander van is. Een initiatief om de huidige regelgeving daaromtrent te herzien is bovendien uitermate nodig. De resultaten van een zeer [recente studie van het Joint Research Center](#) van de Europese Commissie spreken voor zich. De voornaamste conclusies van dat rapport zijn:

- Als betalingen bij B2B-transacties systematisch op 30 dagen worden uitgevoerd, zou de cashflow van bedrijven met 66% toenemen. Als betalingen regelmatig na 60 dagen zouden worden uitgevoerd, zou de cashflow met 10% toenemen. Voor elke dag dat de betalingstermijn korter wordt, zou er ongeveer 3,7 miljoen euro cashflow vrijkomen, gemiddeld bijna 1% over een periode van 4 jaar.
- De studie suggereert dat lange betalingstermijnen de liquiditeitspositie van bedrijven aantasten, waardoor bedrijven gedwongen kunnen worden te bezuinigen op werkgelegenheid en investeringen.
- Ook wordt vastgesteld dat de sectoren die baat hebben bij betere betalingstermijnen de bouw en de industrie zijn. De lidstaten waar deze effecten het meest zichtbaar zijn, zijn de lidstaten die meer te maken hebben met betalingsachterstanden: België, Italië en Spanje.
- Een goede cashflow zorgt ervoor dat onze bedrijven investeringen kunnen maken en een zekere continuïteit in werkgelegenheid waarborgen. Het zorgt er vooral ook voor dat ze geen, of toch in mindere mate, bank meer moeten spelen voor grotere ondernemingen.

Eén van de belangrijkste aspecten die Europa al lang naar voor schuift is 'think small first'. Europa zondigt daar regelmatig tegen. Het doel moet zijn om regelgeving te maken die in kmo's kan toegepast worden. Dan kan ze overal gelden. Nu wordt vaak regelgeving gemaakt voor grote ondernemingen, met uitzonderingen voor kmo's (bijvoorbeeld [due diligence](#), [loontransparantierichtlijn](#)). Hierdoor zorgt Europa zelf voor *red tape*. De focus van de EU zou moeten liggen in haar traditionele rol van het nastreven van eerlijke handel.

De laatste jaren is de Europese Commissie met heel wat wetgeving gekomen die veel bedrijven extra tijd en middelen kosten, of zullen kosten in de toekomst. Overregulering met rapporteringsverplichtingen en administratieve lasten voor bedrijven vallen zwaar voor kmo's.

Een eerste voorbeeld hier is de [loontransparantierichtlijn](#). Die verplicht bepaalde werkgevers om informatie te publiceren om loonvergelijking mogelijk te maken. In sommige gevallen worden ze daarna verplicht om genderactieplannen op te stellen. UNIZO staat volledig achter de nobele doelstelling van het initiatief, maar het is wel een voorbeeld van een verplichting waarbij de tijd en middelen van bedrijven gaan naar zaken waar België amper een probleem mee heeft. Volgens de [meest recente cijfers van Statbel](#) bedroeg de loonkloof in België voor voltijdse werknemers nog amper 0,4%. In Wallonië verdienen voltijds werkende vrouwen zelfs meer dan voltijds werkende mannen. Het is dus echt een noodzaak om op te letten met overregulering en om meer naar deregulering te gaan.

Een tweede voorbeeld is de [due diligence-richtlijn](#). Kmo's worden buiten het toepassingsgebied gehouden, maar de verantwoordelijkheden worden alsnog doorgeduwd in de keten. Hierdoor zullen bedrijven opnieuw met extra rapporteringsverplichtingen geconfronteerd worden. Die verplichtingen gelden indirect, niet rechtstreeks naar de overheid, maar wel naar een contractuele partner die vaak veel meer onderhandelingsmacht heeft dan de kmo zelf. De Europese Commissie beseft dit. De richtlijn stelt letterlijk dat wanneer *due diligence*-verplichtingen via contractuele voorwaarden doorgeduwd worden in de keten van een groot bedrijf naar een kmo, dat het bedrijf in kwestie dan steun moet verlenen aan de kmo wanneer de levensvatbaarheid van de kmo op het spel staat. Waarom zou men regelgeving maken waarvan men weet dat het potentieel de levensvatbaarheid van bedrijven (die niet eens binnen het toepassingsgebied vallen) op het spel kan zetten? En waarom voorziet men dan in steun nadien, in plaats van de problemen te voorkomen?

VERSO

De social profit sector is uniek in haar aard, gezien ze winst niet uitkeert maar herinvesteert in het bereiken van een maatschappelijk doel. Vanuit Europa wordt echter vaak gedacht in een tweedeling: ofwel is het overheid, ofwel zijn het bedrijven en ondernemingen. De social profit valt daartussen en wordt daarom vaak stiefmoederlijk behandeld. Verso wees bovendien op de toenemende problemen op het vlak van staatssteun. Verso riep op om inzake staatssteun niet aan *goldplating* te doen. We mogen onze eigen uitgewerkte dienstverlening binnen de social profit niet weggooien voor internationale vrije marktspelers.

BOERENBOND

Boerenbond mist vertrouwen in het ondernemerschap van boeren. Er worden de tuin- en landbouw ambitieuze doelstellingen opgelegd, met een zeer strak tijds kader. Dat beleid krijgt vorm aan de hand van restricties, verbodsbepalingen en het schrappen van gewasbeschermingsmiddelen. Het flankerend beleid dat daar tegenover moet staan, volgt helaas vaak niet of pas laattijdig. Men verbiedt manifest oneerlijke handelspraktijken, maar er is geen plaats voor het promoten van eerlijke handelspraktijken. Daarnaast dreigt er een tekort aan voldoende *boots on the ground*. Dit is een Europees probleem. Tot slot wijst Boerenbond erop dat men op Europees niveau rekening moet houden met de specifieke sterk verstedelijkte context in Vlaanderen.

PORT OF ANTWERP-BRUGES

Thema van vaardigheden is enorm belangrijk. Port of Antwerp-Bruges heeft op dit vlak nu al te kampen met forse uitdagingen. Hier is een sterke rol weggelegd voor een Europa dat ervoor zorgt dat er een *level-playing field* is tussen de lidstaten.

NORTH SEA PORT

Veel industriële bedrijven krijgen de openstaande vacatures moeilijk of niet ingevuld, vooral voor technologische profielen, waardoor een rem gezet wordt op hun vermogen om te blijven innoveren en zich voor te bereiden op de uitdagingen inzake energietransitie. Europa zou het volgende moeten doen:

- Investeren in opleiding en onderwijs
- Combinatie van werken en opleiding (*on the job training*) verbeteren
- EU *Best practices* in kaart brengen en verspreiden

Studenten en werkzoekenden moeten bovendien geënthousiasmeerd worden over de noodzaak van de industriële transitie in de strijd tegen klimaatverandering om op die manier bij te dragen aan een leefbaar, CO₂ neutraal Europa.

VLAKEWA – VLAAMS KENNISCENTRUM WATER

Om de nodige versnelling te realiseren moeten we inzetten op verschillende hefboomen tegelijk.

- Technologie en infrastructuur
- Financiering en businessmodellen
- Wetgeving/institutionele regels en kennis en vaardigheden

Voor wat betreft dit laatste is de vraag of we voldoende capaciteit opgebouwd hebben om de nodige transitie voldoende snel te laten verlopen. Om bijvoorbeeld in Vlaanderen de klimaatambities te realiseren dienen we 11 huizen per uur te renoveren. Hebben we überhaupt de nodige capaciteit van mensen met de juiste vaardigheden om dit te realiseren?

De focus van Europa moet dus duidelijk liggen op *capacity building*.

DE BLAUWE CLUSTER

Het is mooi dat men oproept tot een gunstig ondernemersklimaat, maar de ondernemer eist terecht dat er dan ook rechtszekerheid is én een *level playing field*. In een Europa waar taks en sociale zekerheid nog steeds tot de bevoegdheden van de lidstaten behoren is dat een contradictie.

Bovendien mag de nood aan een beroepsbevolking met de juiste vaardigheden niet ten koste gaan van de kwetsbaren in onze maatschappij. Daar moeten we blijven rekening mee houden.

VOKA

De extreem krappe arbeidsmarkt vormt op het hele Europese continent een enorm struikelblok. Opleiding en bijscholing is hier inderdaad cruciaal.

Iets wat relatief onder het oppervlakte blijft is het revitaliseren van de interne markt agenda. Daar zou aandacht naar moeten gaan. Volgend jaar wordt die agenda trouwens dertig jaar.

Daarnaast blijft de EU net voor die doelgroepen die worden aangehaald (kmo's en sociale ondernemingen) een te-ver-van-mijn-bed show met goed bedoelde initiatieven maar waarvan de impact op het terrein niet altijd duidelijk is.

EMBUILD VLAANDEREN

De *Green Deal* en *Fit for 55* maken van de bouwsector een belangrijke partner bij het behalen van de doelstellingen. Naargelang de toenemende vraag dient de sector daarom stelselmatig meer capaciteit op te bouwen. Naast efficiëntieverhogingen dankzij innovatie, organisatie en de goede samenwerking met opdrachtgevers, is het daarom cruciaal om voldoende personeel te kunnen inzetten. Naast het activeren van de binnenlandse arbeidsmarkt, is het van groot belang dat zowel vakmensen van binnen als van buiten de Europese Unie kunnen ingeschakeld worden. Daarbij is ook de omscholing van professionals met een traditionele vorming van groot belang om bijvoorbeeld de warmtepompenwave mee mogelijk te maken.

4. DE WEG NAAR EEN KLIMAATNEUTRAAL EN DIGITAAL EUROPA - DE ROL VAN VERNIEUWING

AGORIA

De technologische sector onderschrijft de *Fit for 55*-doelstellingen volledig. Het is echter een zeer omvangrijke en ingrijpende agenda waarbij we moeten blijven monitoren en bijsturen waar nodig. We moeten stilstaan bij de impact van die agenda op ons industrieel weefsel en hierover in dialoog gaan.

Daarnaast biedt de dubbele transitie natuurlijk enorme opportuniteiten voor *green technology*. We moeten op een digitale manier inzetten op de groene transitie (op vlak van onderzoek, *digital skills*, *green skills*, aandacht hiervoor in opleidingen enzovoort). Ook op vlak van infrastructuur en connectiviteit (bijvoorbeeld 5G) mogen we niet achterop raken. Europa zou hiervoor sectorspecifieke plannen kunnen opzetten. Tot slot wijst Agoria op de noodzaak om de tsunami aan wetgeving over de digitale agenda voorlopig te doen stoppen én om geen overbodige rapporteringseisen aan de industrie op te leggen. Het is nu tijd om de regels die er zijn, effectief uit te voeren.

GEZINSBOND

Het belang van investeren in technologische ontwikkeling wordt niet in twijfel getrokken. Maar er moet ook aandacht komen op het belang van toegankelijkheid. 80% van de mensen heeft een smartphone, 50% van de mensen thuis heeft ook een computer. Niet elk gezin heeft dus de meest aangepaste digitale middelen om optimaal gebruik te maken van het aanbod (zie ook de barometer digitale inclusie van de Koning Boudewijnstichting). Een smartphone geeft toegang tot het internet, maar is niet geschikt voor digitaal onderwijs. Een computer met internetverbinding geeft je de kans om digitaal openbaar vervoer vooraf te regelen, maar geeft geen flexibiliteit onderweg.

Voor veel gezinnen is de toegang tot het internet, thuis en zeker onderweg, beperkt.

Digitalisering moet een uitbreiding en automatisering van een aanbod haalbaar maken, maar mag daarnaast niet ten koste gaan van menselijk contact en hulp. Veel gezinnen geven aan dat ze onvoldoende beslagen zijn om met de aangeboden digitale tools tot het beste resultaat te komen. Digitale tools gaan vaak uit van voorkennis en een zeker digitaal 'gedachtenpatroon'.

Gezinsbond wijst bovendien op de 'kindnorm'. Hiermee verwijst ze naar het principe 'Als het voor de kinderen goed is, is het voor iedereen goed'. Regelgeving wordt momenteel nog niet genoeg afgestemd op het niveau van kinderen. We horen bijvoorbeeld dat renoveren noodzakelijk is, maar er is nog te weinig info over schadelijke stoffen die mogelijk vrijkomen bij dergelijke renovaties.

Europa is zeker een aanjager van ideeën op veel vlakken, maar bij de vertaling van die ideeën naar de lidstaten (*in casu* Vlaanderen) wordt vaak selectief naar de pakketten gekeken. In digitalisering loopt Vlaanderen voorop, maar niet altijd ten gunste van de burger. Digitaliseren kan veel processen vereenvoudigen, maar kan ook een administratief kluwen vormen, omdat de burger zelf maar moet weten wat hij waar kan vinden.

Voorbeeld: om aan een automaat van de NMBS het meest interessante ticket te kiezen, moet je als klant het hele ticketaanbod kennen, of eindeloos heen en weer scrollen tussen schermen en vergelijken.

Europa zou moeten:

- Opletten voor digitale uitsluiting. Covid-19 heeft ons leven digitaler gemaakt, maar gezinnen kunnen niet altijd volgen. Toegang tot online betekent bovendien nog niet dat je er ook mee kan werken
- Focussen op betaalbare toegang tot digitaal aanbod, zowel wat betreft apparatuur als internettoegang
- Focussen op beveiliging tegen *phishing* en online criminaliteit. Er moet consumenten- en burgerbescherming zijn als het mis gaat

TLV – TRANSPORT EN LOGISTIEK VLAANDEREN

De sector wil de decarbonisatie aangaan, maar een zero-emissie voertuig gebruiken is enkel realistisch als aan alle voorwaarden voldaan wordt:

- Het voertuig moet beschikbaar zijn. Vandaag is voor >90% van de gebruikssituaties nog geen zero-emissie oplossing beschikbaar.
- Het voertuig moet eenzelfde operationele garantie bieden: rijbereik gecombineerd met beperkte oplaadtijd. Dit is nog niet het geval.
- De juiste tankinfrastructuur moet ter beschikking zijn. Die is zowel voor elektriciteit als voor waterstof nog niet ter beschikking.
- Er moet voldoende energie aanwezig zijn op het juiste moment en de juiste plaats. Miljarden liters olie vervangen door andere energie die er nog niet is, is niet mogelijk. Een netwerk bestaat ook nog niet.
- De totale prijs moet competitief zijn met diesel. Zelfs de huidige piekrijzen voor olie, gecombineerd met simulaties over potentiële nieuwe fiscaliteit, maken het zero-emissie alternatief niet goedkoper dan de dieselvariant.

De lidstaten zijn zeer terughoudend voor wat betreft hun verplichtingen voor tankinfrastructuur ([AFIR-richtlijn](#)). Nochtans dragen zij een belangrijke verantwoordelijkheid die ze ook zouden moeten opnemen. Dit is maar een eerste van vele nodige stappen om decarbonisatie bij zwaar verkeer tot een succes te maken.

VLIZ – VLAAMS INSTITUUT VOOR DE ZEE

Op vlak van klimaat is er in Europa onvoldoende aandacht voor de methaanproblematiek en voor de oplossingen om de methaanemissie te reduceren. Bovendien heeft Europa onvoldoende kennis over de koolstofopslag van kust- en oceaansystemen. Daar is meer onderzoek naar nodig.

Op vlak van [digitalisering](#) en [AI](#) vormt de Europese silobenadering een struikelblok. Hierbij is meer integratie nodig tussen verschillende overheidsdomeinen. Er is veel aandacht voor AI-infrastructuren en AI-systemen/tools. Langs de andere kant zijn er echter *big data* en kwalitatieve datasets nodig om van AI een succes te maken. De componenten data, observatie, databeheer, *data science* enzovoort blijven echter Europees onderbelicht tot nu toe.

Europa moet structureel inzetten op observatieplatformen en datastromen. *Data science* moet de basis vormen voor een integrale langetermijnstrategie in de digitale agenda. AI is namelijk meer dan een doel op zich. Het is ook een hulpmiddel dat efficiënt en doelmatig wordt naarmate er meer kwaliteitsvolle data (in het bijzonder van publieke datastromen) beschikbaar zijn.

UNIZO

De transitie moet betaalbaar én haalbaar zijn voor kleine- en middelgrote bedrijven. Hiervoor is een kader op EU- en nationaal niveau nodig. Anders bestaat er een ernstig risico op sociale en economische problemen als gevolg van de uitsluiting van de kmo's. Dit kader moet ervoor zorgen dat beide strategieën op gecoördineerde wijze worden bevorderd zodat ze elkaar ondersteunen. Digitale hulpmiddelen kunnen namelijk verschillende milieueffecten verminderen en procedures versnellen. Een belangrijk element van een kmo-fitstrategie is het "denk eerst klein"-beginsel en de toepassing van kmo-toetsen.

Om beide strategieën te kunnen gebruiken, hebben kmo's ook nood aan:

- Gerichte informatie
- Technische bijstand op lokaal niveau
- Gemakkelijkere en betere toegang tot financiering
- Bijscholing en omscholing van ondernemers en werknemers.

Financiering is bijzonder belangrijk als element om de [renovatiegolf](#) verder te zetten. De pandemie en de torenhoge energieprijzen hebben de eigen middelen van kmo's namelijk aanzienlijk verminderd.

Tegelijkertijd zouden andere acties op lokaal niveau de huidige situatie kunnen verbeteren. Voorbeelden zijn:

- Meer capaciteitsopbouw voor kmo-organisaties en hun milieu-/opleidingscentra op lokaal niveau, aangezien kmo's geneigd zijn zich eerst tot hun verenigingen te wenden.
- Oprichting van *one-stop-shops* om kmo's die geen lid zijn van een vereniging te begeleiden.
- Bevordering van de samenwerking tussen politici/sociale partners/scholen en opleidingsinstituten om te anticiperen op de vaardigheidsbehoeften van de kmo, te voorkomen dat de behoeften van het bedrijfsleven en de op de markt beschikbare vaardigheden niet op elkaar aansluiten, ervoor te zorgen dat leraren gekwalificeerd zijn en scholen over de nodige instrumenten beschikken om bij- en omscholing te bieden.

DIGITAAL VLAANDEREN

Onduidelijke bevoegdheidsverdeling tussen de federale overheid en de Vlaamse overheid op het vlak van **AI** en data (net zoals bij telecommunicatie al lang het geval is) vormt een struikelblok.

Voor de digitale transitie moet Europa nog meer inzetten op het definiëren en vastleggen van technische standaarden en *governance*-afspraken op het vlak van data ruimten & gebruikersplatformen en gemeenschappelijke bouwstenen zoals de Europese digitale identiteitsportefeuille en persoonlijke digitale datakluisen om persoonlijke data in op te slaan en te kunnen delen.

Op het vlak van energie moet Europa voor de groene transitie gaan naar een slimme energiemarkt: slim meten, laden, produceren, verbruiken. Dit draagt bij tot een efficiëntere productie, distributie en consumptie van energie en maakt het bijvoorbeeld ook mogelijk om energie-*communities* op te zetten. Op het vlak van mobiliteit moet Europa gaan naar een intelligente verkeersinfrastructuur: multi-modaal, optimaal op elkaar afgestemd, sensor-gedreven. Die maakt het mogelijk om onder andere files terug te dringen & wegen optimaal te gebruiken en dus de vervuiling te verminderen.

PORT OF ANTWERP-BRUGES

Als haven en energie-intens platform zet Port of Antwerp-Bruges volop in op de energie-transitie. Er is een sterke rol weggelegd voor een EU die volop inzet op het faciliteren en ondersteunen van de duurzame en digitale transitie. Innovatie is daar een sterkte van de EU waarop de EU nog meer zou moeten inzetten.

BOERENBOND

Het grootste struikelblok bij de dubbele transitie voor de land- en tuinbouwsector is het opleggen van doelstellingen, zonder de garantie op alternatieven, op flankerend beleid of op oplossingen om de doelstellingen te halen.

Het Europees beleid dient ook meer rekening te houden met de specifieke situatie in verstedelijkte en dichtbevolkte gebieden als Vlaanderen. Het opleggen van bepaalde doelstellingen heeft in regio's als de onze een sterk kostenverhogend effect. Bovendien is het nu al moeilijk om doelstellingen te behalen in een omgeving van al verhoogde kostenstructuren tegenover de rest van de EU. Dit gaat verder dan klimaat, maar heeft ook te maken met milieudoelstellingen, biodiversiteitsdoelstellingen enz.

Europa moet in parallel werken, enerzijds aan grote ambitieuze doelstellingen, anderzijds (en tegelijk) aan oplossingen en alternatieven.

AGROLINK

We werken met alle leden van Agrolink Vlaanderen aan een meer klimaatneutrale landbouw door fundamenteel en praktijkgericht onderzoek. We hebben een platform dat kennis rond deze problematiek uitwisselt: platform klimaat. Digitalisering is ook uitermate belangrijk en daar wordt bij onze leden ook volop op ingezet.



NORTH SEA PORT

North Sea Port zet resoluut in op de groene en digitale transitie, maar de noodzakelijke investeringen zijn haven- en lidstaat-overstijgend. Ze vereisen samenwerking tussen verschillende landen en met energie-infrastructuurbeheerders binnen de EU.

Het vergunningsproces voor deze infrastructuur is complex, tijdrovend en versnipperd tussen landen en regio's terwijl de Europese doelstellingen in *Green Deal/ Fit for 55* inzake CO₂-reductie tegen 2030 ambitieus zijn.

Het is nodig om te investeren in een Europees geïntegreerd netwerk voor groene elektrificatie (*off shore*-windmolenparken) en in een pijpleidingeninfrastructuur voor het transport van groene moleculen (bijvoorbeeld waterstof) en CO₂. Hieraan moet een Europees vergunningskader gekoppeld worden dat het moet mogelijk maken deze infrastructuren sneller af te leveren. Daarnaast zal het ook nodig zijn om te investeren in haven-opslagcapaciteit voor de grootschalige import van groene moleculen vanuit andere continenten.

Aansluitend op het bestaande *ETS*-mechanisme voor CO₂-uitstootrechten moet Europa een Europese *Carbon Capture Storage* (CCS) strategie ontwikkelen om een concurrentiële *open acces*-capaciteit voor onderzeese CO₂-opslag te garanderen als overgangsmaatregel naar grootschalig hergebruik van CO₂ (CCU).

VLAKWA – VLAAMS KENNISCENTRUM WATER

De businesscase van nieuwe praktijken wordt stevast vergeleken met het *business as usual* scenario, met als meest voorkomende conclusie dat de nieuwe praktijk niet competitief is. Dergelijke vergelijkingen gaan evenwel niet op, gezien er wordt vergeleken tussen praktijken die zich op een ander tijdstip/moment van opschaling bevinden (waarbij de bestaande praktijk bovendien ook in de loop der jaren verschillende leerlessen heeft kunnen opbouwen). Het is met andere woorden appels met peren vergelijken. Het zou waardevoller zijn om twee praktijken te vergelijken wanneer deze zich op hetzelfde niveau van opschaling bevinden. Europa moet met een ander afwegingskader komen als we een aantal transities gerealiseerd willen zien.

Een dergelijk inzicht zou dan kunnen helpen om de “financieringsgap” te bepalen die vervolgens dient te worden dichtgereden door de publieke/private organisaties om de snelheid van transities te versnellen. Waarschijnlijk zal ook niet deze volledige *gap* dichtgereden dienen te worden door de overheid daar er altijd koplopers en innovatievolgers zijn die een hogere prijs wensen/kunnen betalen.

Daarnaast is het niet evident om andere waardes (naast de gebruikswaarde) mee te nemen in de kosten/baten afweging (bijvoorbeeld ecologische waarde). Een bijkomende uitdaging is dat de ruilkoers van ecologische waarde naar euro's verschilt afhankelijk van de partij waaraan je het vraagt.

Europa moet daarom verder en beter inzetten op financiële hefboomen om innovatieve praktijken tot opschaling te krijgen, rekening houdend met o.a. bovenstaande aandachtspunten.

DE VLAAMSE WATERWEG NV

De actuele veel hogere bouwkosten van projecten leiden tot een vertraging in de uitvoering van projecten die bijdragen aan de verwezenlijking van het [TEN-T](#) netwerk. Dat netwerk speelt nochtans een belangrijke rol in de verwezenlijking van de doelstellingen van de [Sustainable and Smart Mobility Strategy](#) en de *Green Deal*.

DE BLAUWE CLUSTER

Innovatie is de sleutel tot succes. Er is nog veel innovatie nodig. Daar moet de focus van Europa liggen. Men moet zich wel realiseren dat innovatie niet zonder risico (op mislukking) is.

VOKA

Aspect van vergunningen vormt een struikelblok. Bedrijven willen voorop lopen door volop in te zetten op het vergroenen van hun *business*. Helaas wordt dan vaak gebotst op vergunningsproblematiek, zeker in Vlaanderen. Die vergunningsproblematiek vindt vaak zijn oorsprong in Europese wetgeving (habitat richtlijn, natura 2000 richtlijn), waardoor de duurzame transitie hier vertraging ondervindt.

Eén van de aanpassingen dit jaar was het aanduiden van zones in lidstaten, waar vergunningsprocedures sneller moeten gaan. Dit is een stap in de juiste richting, maar het duurt natuurlijk opnieuw even tot dat effect heeft in lidstaten. Elke versnelling van dit proces wordt toegejuicht vanuit ondernemerszijde!

VITO

De weg naar een klimaatneutraal Europa is een speerpunt voor VITO, met een sleutelrol weggelegd voor innovatie. De focus van Europa zou daarom ten volle moeten liggen op het ondersteunen en versterken van [onderzoek en innovatie](#), met de bijhorende implementatie en uitrol achteraf.

EMBUILD VLAANDEREN

Globaal zijn we voorstander van de Europese ambities in de *Green Deal*. Energie-efficiënte woningen en meer hernieuwbare energie zijn belangrijke *drives* voor een duurzaam gebouwenpark. De bouwsector is cruciaal om die uitdaging aan te pakken. Maar bij specifieke aspecten van de concrete invulling van de *Green Deal* kunnen we vaststellen dat Europa voorbijgaat aan de lidstaten. Een aantal voorbeelden:

- Over de [taxonomieverordening](#):
 - o Het bepalen van de technische criteria/normen voor de invulling van de Europese taxonomie voor duurzame activiteiten wordt uitgevoerd door verschillende technische comités. Hierbij moet verder gekeken worden dan ambitieuze doelstellingen. Hier moet ook bouwtechnische kwaliteit en veiligheid vooropgesteld worden. Bijvoorbeeld: minimum 50% van het gebouw bestaat uit hergebruikte materialen, gerecycleerde of biobased materialen.

- In deze doelstelling wordt niet alleen voorbijgegaan aan de bouwtechnische problemen die dit met zich mee kan brengen, maar tegelijkertijd wordt er geen rekening mee gehouden dat indien dit op grote schaal wordt toegepast, er onvoldoende bouw- en sloopafval vrijkomt om invulling te geven aan deze 50% doelstelling.
- Over de [Europese bodemstrategie](#):
 - Op dit moment loopt de publieke consultatie hierover [noot: deze [publieke consultatie](#) liep tot 24 oktober 2022].
 - Naast heel wat goede zaken zoals het uitwerken van een Europees kader voor inventariseren en saneren van verontreinigde gronden en grondverzet, rijst de vraag wie de normen zal vooropstellen. Wanneer Europa minder strenge normen vooropstelt dan in Vlaanderen gangbaar zijn, dan is dit problematisch.
 - De voorloper positie die Vlaanderen hierbij inneemt riskeert ondermijnd te worden door een nivellering naar beneden, en het risico dat uitgegraven gronden naar minder strenge regio's worden afgevoerd.
 - Daarnaast staat in de Europese bodemstrategie de ambitie van “*no net land take*” tegen 2050. Europa heeft echter geen bevoegdheden voor ruimtelijke ordening, dus de wijze waarop men dit wil invoeren is onduidelijk.
 - Bovendien is de definitie van ruimtebeslag eerder kunstmatig. Ruimtebeslag overstijgt in ruime mate verharding en slaat op alle menselijke activiteit waaronder ook heel wat groen, parken, recreatiezones, tuinen enzovoort. Intensieve landbouwactiviteiten en -gronden vallen hier dan weer niet onder, wat wel onder open ruimte wordt geboekstaafd. In die zin is de definitie van ruimtebeslag niet ontworpen met het oog op een dichtbevolkte regio als Vlaanderen. Aangezien Europa inzet op de bredere doelstelling van een kwalitatieve en leefbare bodem, is volgens Embuild Vlaanderen verharding een veel eenduidigere maatstaf dan ruimtebeslag.
 - Maar zowel het hanteren van het begrip ruimtebeslag als het begrip verharding zijn op zich geen klimaatdoelstellingen.
 - Veel belangrijker is de impact die daarvan op bijvoorbeeld de waterhuishouding zal uitgaan. Verharding die water dusdanig afvoert dat het minder overlast veroorzaakt op bestaande bebouwing en die daarbij afvoert naar infiltratiegebieden of waterbufferingsbekkens om droogteperiodes te overbruggen, kunnen niet vergeleken worden met verharding die de infiltratie van regenwater verhinderen.