

PANELDEBAT

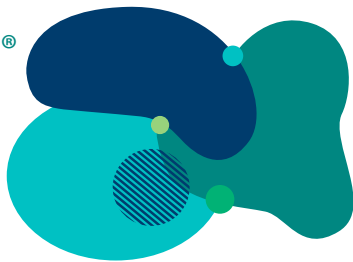
ETS2, WHAT ELSE? HEFBOOM OF HINDERNIS VOOR EEN ROBUUSTE ENERGIETRANSITIE?

23 APRIL 2026

De invoering van ETS2, het Europese emissiehandelssysteem voor gebouwen, transport en kleine industrie, staat centraal in een groeiend maatschappelijk en beleidsmatig debat. Waar emissiehandel in de economische literatuur vaak wordt beschouwd als een efficiënt en technologie-neutraal instrument om emissies te reduceren, blijkt de toepassing ervan in deze sectoren minder eenduidig.

Tijdens de debatavond "ETS2, what else?" werd deze spanning expliciet gemaakt. De discussie vertrok vanuit een fundamentele vraag: kan een prijsmechanisme zoals ETS2 de energietransitie daadwerkelijk versnellen? Doorheen zowel de presentatie als het paneldebat werd duidelijk dat het antwoord op die vraag niet louter technisch of economisch is, maar afhankelijk van bredere maatschappelijke en beleidsmatige keuzes.

**Energy
Mission**[®]



ETS2 KAN ENERGIETRANSITIE VERSNELLEN, MAAR ALLEEN MET STERK FLANKEREND BELEID

Het Europese emissiehandelssysteem ETS2, dat gebouwen, transport en kleine industrie omvat, wordt geïntroduceerd als een centraal instrument om emissiereducties te versnellen. In theorie geldt emissiehandel als een efficiënt en technologie-neutraal beleidsinstrument. De analyse van een recente expertpresentatie en paneldebat toont echter aan dat de effectiviteit van ETS2 sterk afhankelijk is van randvoorwaarden buiten het systeem zelf.

- De energietransitie richting 2050 wordt breed gezien als een proces van verregaande **elektrificatie**. Transport, gebouwverwarming en delen van de industrie zullen overschakelen van fossiele brandstoffen naar elektriciteit, wat een aanzienlijke uitbreiding van het elektriciteitssysteem vereist. Tegelijk zijn de **noodzakelijke voorwaarden vandaag slechts gedeeltelijk vervuld**. Beperkingen in netcapaciteit, trage renovatie, onvoldoende infrastructuur en een relatief hoge belasting op elektriciteit vormen belangrijke drempels. ETS2 verhoogt de kost van fossiele energie, maar garandeert niet dat het alternatief tijdig beschikbaar of aantrekkelijk is.
- Een tweede spanning situeert zich op het niveau van prijsprikkels en investeringsgedrag. ETS2 creëert een CO₂-prijs via een marktsysteem, maar introduceert ook onzekerheid. **De toekomstige prijs hangt af van beleidskeuzes en emissiereducties en is moeilijk voorspelbaar**, wat botst met de lange investeringshorizon van bedrijven.
- In sectoren zoals transport worden kosten deels doorgerekend aan eindgebruikers, terwijl investeringen in emissievrije alternatieven hoog blijven. In andere sectoren, zoals de bouw, beperken structurele factoren de snelheid van aanpassing. **ETS2 functioneert daardoor niet als autonoom sturingsmechanisme, maar als onderdeel van een breder beleidskader**.
- **De impact van ETS2 is bovendien ongelijk verdeeld**. Hoewel de gemiddelde kost voor huishoudens relatief beperkt blijft, beschikken niet alle groepen over dezelfde handelingsruimte. Kwetsbare groepen, en in het bijzonder huurders, hebben minder mogelijkheden om zich aan te passen en worden langer blootgesteld aan stijgende kosten. Zonder flankerend beleid dreigt ETS2 bestaande ongelijkheden te versterken.
- **Tot slot spelen ook financiering en technologische onzekerheid een rol**. Investeringsstranden kunnen stranden door beperkte toegang tot kapitaal en risicomijdend gedrag van financiële instellingen. Tegelijk moeten bedrijven keuzes maken tussen technologieën in een context van onzekere beleids- en marktontwikkelingen.

De conclusie is dat ETS2 een conditioneel instrument is. Het kan een hefboom vormen voor de energietransitie indien het ingebed wordt in consistent beleid dat investeringen faciliteert, infrastructuur uitbouwt en sociale effecten opvangt. Zonder deze voorwaarden dreigt het systeem te verworden tot een louter kostenverhoging, zonder de beoogde structurele verandering te realiseren.

ELEKTRIFICATIE ALS DOMINANTE STRATEGIE, MAAR NIET ZONDER VOORWAARDEN

De inhoudelijke situering van ETS2 door **Ruben Baetens (KU Leuven)** en **Pieter Vingerhoets (VITO/Energy-Ville)** vertrok vanuit een heldere diagnose van de energietransitie. De weg naar klimaatneutraliteit tegen 2050 loopt in essentie via verregaande elektrificatie. Zowel transport, gebouwverwarming als een aanzienlijk deel van de industriële processen zullen moeten overschakelen van fossiele brandstoffen naar elektriciteit. Deze transitie impliceert een ingrijpende verschuiving in het energiesysteem, met onder meer een geschatte verdubbeling van de elektriciteitsvraag.

Toch werd deze strategie niet voorgesteld als een vanzelfsprekend traject. Integendeel, de sprekers benadrukten dat elektrificatie afhankelijk is van een reeks randvoorwaarden die vandaag slechts gedeeltelijk vervuld zijn. De capaciteit van elektriciteitsnetten, de beschikbaarheid van laadinfrastructuur, de snelheid van renovatie van het gebouwenbestand en de betaalbaarheid van elektriciteit vormen stuk voor stuk kritische factoren. Zonder deze voorwaarden dreigt de transitie te vertragen, ongeacht de aanwezigheid van prijsprikkels.

Hier tekent zich een eerste structurele spanning af. ETS2 verhoogt de kost van fossiele energie, maar garandeert niet dat het alternatief tijdig beschikbaar, toegankelijk of betaalbaar is. In die zin werkt het instrument in een context die nog niet volledig op zijn logica is afgestemd.

HET PROBLEEM

De evolutie van emissies in de betrokken sectoren illustreert waarom bijkomende instrumenten zoals ETS2 nodig worden geacht. In de transportsector zijn de emissies vandaag nog steeds hoger dan in 1995, ondanks aanzienlijke verbeteringen in energie-efficiëntie en het gebruik van biobrandstoffen. De stijgende vraag naar transport heeft deze efficiëntiewinsten grotendeels tenietgedaan. Tegelijk blijft het wagenpark in overgrote mate fossiel: naar schatting is nog steeds ongeveer 97% van het wegtransport 'fuel-based'.

In de gebouwensector is het beeld genuanceerder. Daar zijn de emissies wel gedaald (met ongeveer 30 tot 35%) voornamelijk door energie-efficiëntie en een verschuiving van stookolie naar aardgas. Toch blijft ook hier de afhankelijkheid van fossiele brandstoffen groot: circa 84% van de gebouwen verwarmt nog steeds via systemen met een schoorsteen.

Deze evoluties tonen aan dat bestaande maatregelen weliswaar effect hebben, maar onvoldoende zijn om de noodzakelijke structurele omslag te realiseren. Ze onderstrepen daarmee de rationale achter ETS2 als aanvullend instrument om de transitie verder te versnellen.

PRIJSPRIKKELS EN ONZEKERHEID: EEN DUBBELE DYNAMIEK

Het principe van emissiehandel is eenvoudig: door een plafond te zetten op de totale uitstoot en verhandelbare emissierechten toe te kennen, ontstaat een prijs voor CO₂ die bedrijven en huishoudens aanzet tot emissiereductie. In theorie leidt dit tot een kostenefficiënte allocatie van inspanningen. In de praktijk introduceert het systeem echter ook een inherente onzekerheid, omdat de prijs niet vooraf vastligt maar voortkomt uit marktdynamieken.

Deze onzekerheid werd tijdens de avond expliciet benoemd. **Pieter Vingerhoets** verwees naar de moeilijkheid om betrouwbare voorspellingen te maken over de toekomstige ETS2-prijs, die afhankelijk is van tal van factoren, waaronder beleidsinterventies en de snelheid van emissiereducties. Daarover stelde hij onomwonden: "Het enige wetenschappelijk correcte antwoord is: we weten het niet."

Voor bedrijven vertaalt deze onzekerheid zich in een fundamenteel investeringsprobleem. Investerings in elektrificatie of energie-efficiëntie hebben vaak een terugverdientijd van tien tot vijftien jaar, terwijl de prijs van CO₂ op korte termijn kan fluctueren en op lange termijn moeilijk te voorspellen is. **Yannick Van den Broeck (Voka)** vatte dit scherp samen: "Het beste argument dat we vandaag gehoord hebben, is dat zelfs de experts geen prijs kunnen plakken. Die onzekerheid is een probleem."

Hij benadrukt dat vanuit het bedrijfsleven, ETS2 vandaag vooral als een bestraffend instrument wordt ervaren. **Yannick Van den Broeck**: "Vandaag is het een stok. Wij zijn meer believers van het wortel-systeem, met positieve incentives." Daartegenover stond het standpunt van milieuorganisaties, die ETS2 beschouwen als een noodzakelijk onderdeel van het beleidsinstrumentarium. **Klaas Decorte (Bond Beter Leefmilieu)** stelde: "De heilige graal bestaat niet, maar ETS2 is wel een essentieel instrument."

Deze tegenstelling blijkt in de praktijk minder absoluut dan ze op het eerste gezicht lijkt. Doorheen het debat groeide een impliciete consensus dat prijsprikkels alleen onvoldoende zijn, maar dat ze wel een rol kunnen spelen binnen een breder pakket van ondersteunende maatregelen.

ONGELIJKE IMPACT: HET BELANG VAN HANDELINGSRUIMTE

Hoewel ETS2 in eerste instantie wordt voorgesteld als een economisch efficiënt instrument, weten we dat de sociale impact ervan niet homogeen is. De presentatie introduceerde een analytisch onderscheid dat in het verdere debat centraal bleef staan: dat tussen de impact van de maatregel en de handelingsruimte van de betrokken actoren.

De directe financiële impact van ETS2 op Belgische huishoudens wordt relatief beperkt ingeschat, met jaarlijkse meerkosten voor verwarming tussen ongeveer 88 en 250 euro per huishouden. Daarbovenop komt nog een bijkomende impact via transport, die voor een gemiddeld gezin kan oplopen tot circa 120 à 130 euro per jaar. In verhouding tot het gemiddelde inkomen in België blijft deze totale impact in vergelijking met andere Europese landen daarmee relatief beperkt. Deze gemiddelden maskeren echter belangrijke verschillen. Huishoudens met toegang tot kapitaal, informatie en alternatieven kunnen relatief snel overschakelen naar elektrische oplossingen en zo de impact beperken. Voor andere groepen ligt dat fundamenteel anders.

Leen Smets (SAAMO) verwoordde dit onderscheid treffend: “ETS2 kan werken bij mensen die de keuze hebben. Maar wij werken met een doelgroep die die keuze niet heeft.” Voor kwetsbare huishoudens, en in het bijzonder voor huurders in de private markt, is de handelingsruimte beperkt. Zij beschikken vaak niet over de middelen om te investeren in energie-efficiëntie, en hebben bovendien geen zeggenschap over structurele ingrepen aan hun woning.

“Omdat deze groepen als laatste zullen kunnen overschakelen naar alternatieven, dragen zij niet alleen een relatief grotere last, maar ook over een langere periode,” benadrukt **Smets**. Deze dynamiek maakt duidelijk dat ETS2 zonder flankerend beleid bestaande ongelijkheden zal versterken.

SECTORALE VERSCHILLEN EN INVESTERINGSLOGICA

Naast de sociale dimensie werd ook de impact op verschillende economische sectoren uitgebreid besproken. Daarbij kwam vooral de spanning naar voren tussen beleidsambities en investeringsrealiteit.

In de industriële context werd elektrificatie breed erkend als de richting waarin evolutie noodzakelijk is. Tegelijk benadrukken vertegenwoordigers uit de technologiesector dat investeringsbeslissingen worden bemoeilijkt door onzekerheid over zowel prijzen als beleid. **Charlotte van de Water (Agoria)** wees op de lange tijds-horizon van investeringen: "Bedrijven moeten vandaag keuzes maken, maar de businesscase over tien tot vijftien jaar is zeer moeilijk." De combinatie van technologische onzekerheid en veranderende beleidskaders maakt het voor bedrijven moeilijk om de uitvoering van hun langetermijnstrategieën in te plannen.

In de transportsector werd de kloof tussen ambitie en realiteit nog scherper zichtbaar. **Frederic Keymeulen (Transport en Logistiek Vlaanderen)** benadrukte dat emissievrije vrachtwagens vandaag nog steeds tweemaal tot drie keer duurder zijn dan conventionele voertuigen. Hoewel technologische vooruitgang en experimenten op bedrijfsniveau aantonen dat de transitie in beweging is, blijft de grootschalige uitrol afhankelijk van bijkomende ondersteuning en infrastructuur.

Keymeulen gaf aan dat de sector zich de afgelopen jaren heeft aangepast aan volatiele energieprijzen en daardoor beter in staat is geworden om kosten door te rekenen. In dat opzicht wordt ETS2 op korte termijn vooral gezien als een bijkomende kost die, waar mogelijk, zal worden doorgeschoven in de waardeketen: "Op de korte termijn voelt het aan alsof we in 2028 starten met een extra belasting richting de klant."

Deze vaststelling nuanceert het beeld van ETS2 als louter gedragssturende maatregel. In sectoren met beperkte marges en hoge concurrentiedruk leidt een prijsprikkel niet noodzakelijk tot onmiddellijke emissie-reductie, maar eerder tot prijsaanpassing.

Tegelijk werd benadrukt dat deze logica grenzen heeft. Wanneer de meerkost van emissievrije alternatieven, zoals elektrische vrachtwagens, substantieel hoger blijft dan de opbrengsten, stopt de investeringsbereidheid. In die zin werkt ETS2 slechts als effectieve prikkel indien de onderliggende businesscase van alternatieven voldoende aantrekkelijk wordt.

Ook de bouwsector werd als een bijzonder geval naar voren geschoven. In tegenstelling tot andere sectoren kan deze sector zich echt geen uitstel permitteren. De renovatieopgave richting 2050 vereist een continue en langdurige inspanning, waarbij een inhaalbeweging op het einde van de periode praktisch onmogelijk is. Dit onderstreept dat prijsprikkels alleen onvoldoende zijn om sectorale dynamieken te sturen wanneer structurele beperkingen domineren.

KAPITAAL ALS INVESTERINGSBARRIÈRE

Zelfs wanneer investeringen op lange termijn economisch rendabel zijn, kunnen ze op korte termijn stranden door een gebrek aan toegang tot kapitaal of door risicomijdend gedrag van financiële instellingen.

Charlotte van de Water: “Na de financiële crisis zijn de regels strenger geworden, en dat is om goede redenen gebeurd. Maar het maakt vandaag wel dat banken minder makkelijk risico kunnen nemen en dat investeringen in de transitie juist risicovoller zijn waardoor ze moeilijker gefinancierd raken. Dat is iets waar we opnieuw naar moeten kijken.”

Klaas Decorte wees er op dat ETS2 net een kader biedt dat toelaat om structureel te investeren, in plaats van beleid te voeren van crisis tot crisis. “Ja, het brengt een kost met zich mee, maar tegelijk creëert het ook een budget van miljarden euro’s waarmee je die transitie effectief kan financieren,” stelde hij. In die zin verschuift ETS2 het debat van louter kosten naar investeringscapaciteit.

Ruben Baetens gaf aan dat er beleidsopties zijn om de financiële onzekerheid te beperken. Hij verwees naar het Nederlandse model, waar voor ETS1 via aanvullende mechanismen een minimale CO₂-prijs wordt gegarandeerd, wat bedrijven meer zekerheid biedt over toekomstige kosten en zo investeringsbeslissingen kan faciliteren.

Maar **van de Water** waarschuwt. “Er moeten veel grote investeringen tegelijk gebeuren, denk aan nucleair, offshore energie en netversterking, terwijl ook bedrijven ondersteuning vragen om hun eigen transitie te realiseren.” Dat creëert een spanningsveld waarin niet enkel de beschikbaarheid, maar ook de allocatie en timing van belang zijn. In dat kader benadrukte ze ook de rol van de financiële sector: banken bepalen mee in welke mate investeringen effectief gerealiseerd kunnen worden.

DE KIP OF HET EI? WE BLIJVEN WARM EN KOUD BLAZEN

De paradox die doorheen het debat blijft terugkeren is dat een instrument dat bedoeld is om investeringen te sturen via prijsprikkels, ondermijnt tegelijkertijd de voorspelbaarheid die nodig is om die investeringen effectief te realiseren. Het leidt tot een kip-of-ei-probleem.

Ruben Baetens: "Productie stijgt niet omdat er geen vraag is, en vraag stijgt niet omdat er geen aanbod is." Deze wederzijdse afhankelijkheid manifesteert zich concreet in verschillende domeinen: warmtenetten die geen klanten vinden omdat ze nog niet operationeel zijn, bedrijven die geen elektrificatieprojecten opstarten wegens gebrek aan netcapaciteit, en consumenten die investeringen uitstellen door onzekerheid over toekomstige beleidskeuzes.

Naast financiering speelt ook de vraag naar de juiste technologie. Elektrificatie wordt breed erkend als de dominante richting, maar laat binnen die richting nog aanzienlijke keuzevrijheid. Maar bedrijven moeten vandaag beslissen in welke oplossingen ze investeren.

Frederic Keymeulen benadrukte dat de transitie niet alleen wordt afgeremd door de hoge kost van emissievrije voertuigen, maar ook door bestaande regelgeving die nog onvoldoende afgestemd is op nieuwe technologieën. Zo stelde hij dat het vandaag niet evident is om met elektrische vrachtwagens dezelfde operationele efficiëntie te halen als met klassieke voertuigen, onder meer door beperkingen in regelgeving rond gewicht, laadcapaciteit en gebruik.

Ook **Klaas Decorte** wees op de nood aan een duidelijke en consequente beleidsrichting. Volgens hem kan ETS2 alleen geloofwaardig functioneren als het bredere beleid dezelfde richting uitgaat. "Je kan moeilijk ETS2 invoeren en tegelijkertijd voor miljarden fossiele brandstoffen blijven subsidiëren," luidde zijn kritiek. Daarmee verbond hij het kip-of-ei-probleem aan een bredere beleidsinconsistentie: zolang het beleid tegelijk fossiele afhankelijkheid afremt én ondersteunt, blijft het investeringssignaal ambigu.

Charlotte van de Water legde de nadruk op de praktische consequentie van die onzekerheid: zolang bedrijven geen stabiel kader hebben, blijven ze wachten. De transitie vereist dus niet alleen een prijsprikkel, maar ook een stabiel kader en zicht op zekere energielevering.

Samen tonen deze interventies aan dat de huidige impasse niet alleen een klassiek marktprobleem is, maar ook het gevolg van tegenstrijdige beleidsprikkels. Zonder een duidelijke en consistente richting dreigt de transitie te vertragen, ondanks de aanwezigheid van sterke economische signalen.

DE ROL VAN ETS2-INKOMSTEN: HEFBOOM OF PLEISTER?

Een van de belangrijkste beleidskeuzes die samenhangt met ETS2 betreft de besteding van de gegenereerde inkomsten. Voor België kunnen deze oplopen tot meerdere miljarden euro's, wat het potentieel creëert om de transitie actief te sturen.

Tijdens het debat werden twee benaderingen tegenover elkaar geplaatst. Enerzijds kan men ervoor kiezen de inkomsten te gebruiken om de directe impact van ETS2 op gezinnen en bedrijven te verzachten. Anderzijds kunnen de middelen worden ingezet voor structurele investeringen in elektrificatie, renovatie en infrastructuur.

De keuze tussen deze benaderingen is niet louter technisch, maar heeft directe gevolgen voor de effectiviteit van het systeem. Volgens de presentatie kan de manier waarop het sociaal klimaatfonds wordt ingezet zelfs een merkbare invloed hebben op de ETS2-prijs zelf.

Leen Smets benadrukte het belang van sociale correctie: "Voor ons is inkomenscompensatie essentieel." Tegelijk werd vanuit andere hoeken gewezen op de nood om de middelen strategisch in te zetten. **Ruben Baetens** formuleerde dit als een hefboomvraagstuk: "Hoe gebruiken we 10 miljard ETS2-inkomsten om 100 miljard te mobiliseren?" Daarmee verschuift de focus van compensatie naar multiplicatie van investeringen.

BELEIDSZEKERHEID ALS RANDVOORWAARDE

Ondanks de uiteenlopende standpunten bestond er een opvallende consensus over één element: de nood aan beleidszekerheid. Bedrijven, sectoren en zelfs huishoudens hebben nood aan een stabiel en voorspelbaar kader om investeringsbeslissingen te kunnen nemen.

Frederic Keymeulen verwoordde dit eenvoudig: "Hou de koers. Die duidelijkheid hebben we nodig." Ook **Charlotte van de Water** en **Yannick Van den Broeck** benadrukten dat bedrijven in essentie op zoek zijn naar de mogelijkheid om een betrouwbare businesscase te ontwikkelen.

In dit licht werd het idee van een verder uitstel van ETS2 door de meeste panelleden verworpen. Hoewel de uitdagingen erkend werden, werd uitstel gezien als een factor die de onzekerheid vergroot en investeringen verder uitstelt.

PRIORITEITEN EN 'MOONSHOTS'

Wat moet er gebeuren?

In het afsluitende deel van het debat werd aan elk panellid gevraagd om één prioritaire maatregel of "moonshot" te formuleren om van ETS2 een effectieve hefboom te maken. Deze interventies vormen samen een geconcentreerde weergave van de onderliggende beleidsvisies.

Voor de industrie en werkgeversorganisaties staat voorspelbaarheid centraal. **Yannick Van den Broeck** benadrukte dat prijszekerheid een noodzakelijke voorwaarde is voor investeringen:

"Als je weet wat de kost zal zijn, kan iedereen dat in rekening brengen. Voorspelbaarheid van prijschokken is het belangrijkste."

Ook **Frederic Keymeulen** koppelde voorspelbaarheid aan gerichte ondersteuning:

"Naast voorspelbaarheid moeten middelen ook gericht worden teruggesluisd. In onze sector denk ik dan vooral aan kleinere transporteurs, waar de investeringscapaciteit het meest beperkt is. Zonder gerichte steun dreigt de transitie daar simpelweg niet van de grond te komen."

Pieter Vingerhoets pleitte expliciet voor een langere tijdshorizon in zowel beleid als bedrijfsbeslissingen:

"Ik zou blij zijn als er minder van dag tot dag gedacht wordt. We zitten vandaag nog te veel in een kortetermijnlogica, waarbij de reflex is om de factuur te dempen in plaats van structureel te investeren. Tegelijk vragen we aan bedrijven om beslissingen te nemen op lange termijn, terwijl het beleid zelf die horizon niet volgt. Als we ETS2 effectief willen maken, moeten we die mismatch oplossen."

Charlotte van de Water legde de nadruk op implementatie en timing:

"Op een bepaald moment moeten we er gewoon voor gaan. We hebben meer elektriciteit nodig. We kunnen blijven discussiëren over instrumenten zoals ETS2, en het klopt dat de nodige investeringen zich pas over tien tot vijftien jaar terugverdienen. Dat betekent ook dat als we vandaag niet beginnen, we in 2040 voor hetzelfde probleem staan. Blijven discussiëren over ETS2 lost dit niet op. We moeten actie nemen: schop in de grond. Vandaag zien we dat bedrijven wel willen, maar als we er niet in slagen een stabiel kader te creëren, blijven we wachten op elkaar en schuift de transitie telkens verder op."

Vanuit sociaal perspectief werd een andere prioriteit naar voren geschoven. **Leen Smets** identificeerde sociale huisvesting als de meest effectieve maatregel om kwetsbare groepen mee te krijgen in de transitie:

“Als we één maatregel moeten kiezen om mensen mee te krijgen in de transitie, dan is het investeringen bij de sociale huisvesting. Dat is de meest efficiënte sociale maatregel, met een bewezen impact van zo’n 40% op armoederisico. Maar we mogen niet vergeten dat er vandaag meer dan 200.000 gezinnen op de wachtlijst staan, en dat een groot deel van onze doelgroep in de private huurmarkt zit. Dus dit is essentieel, maar zeker niet voldoende om de impact van maatregelen zoals ETS2 op te vangen.”

Klaas Decorte pleitte voor schaal en slagkracht in het beleid:

“Als je een moonshot wil, dan denk ik aan een groot, slagkrachtig transitiefonds. We spreken hier over miljarden euro’s die via ETS2 vrijkomen, dus we hebben ook de mogelijkheid om die middelen strategisch in te zetten. Het is belangrijk dat dat geld niet versnipperd wordt, maar gericht wordt ingezet om de transitie te versnellen en toegankelijk te maken voor iedereen. Zo’n fonds kan zorgen voor de schaal en de consistentie die vandaag nog ontbreekt.”

Tot slot bracht **Ruben Baetens** een systeemkritische reflectie, waarbij hij het belang van structurele hervormingen in de elektriciteitsmarkt en administratieve capaciteit benadrukte:

“Maak elektriciteit zo goedkoop mogelijk, dat is essentieel. Maar het echte probleem zit dieper: we hebben vandaag te weinig zicht op wat er effectief gebeurt in de transitie. Beleidsmakers varen vaak blind en moeten achteraf corrigeren op basis van onverwachte effecten. Als we dit willen doen slagen, hebben we sterkere administraties nodig, met betere data en meer capaciteit om vooruit te kijken in plaats van voortdurend te reageren.”

CONCLUSIE: EEN CONDITIONEEL INSTRUMENT

De centrale vraag van de avond, of ETS2 een hefboom of een hindernis vormt, kan niet eenduidig worden beantwoord. Wat wel duidelijk werd, is dat het systeem niet op zichzelf beoordeeld kan worden.

ETS2 functioneert als een conditioneel instrument. In een context waarin alternatieven beschikbaar zijn, infrastructuur op orde is en beleid consistent wordt gevoerd, kan het een krachtige hefboom zijn voor de energietransitie. In afwezigheid van deze voorwaarden dreigt het echter te verworden tot een loutere kostenverhoging, met potentieel regressieve effecten.

De slotreflectie van **Frederik Loeckx (Flux50)** plaatste deze conclusie in een breder perspectief. Waar de panelleden het in hun uiteenzettingen soms hadden over de koplopers en het peloton, stelde Loeckx vast dat de politiek vandaag vaak "eerder de bezemwagen dan de koersdirecteur" is. Deze metafoer vat een impliciete boodschap van de avond samen: de energietransitie zal niet vanzelf ontstaan uit marktmechanismen alleen, maar vereist actieve sturing, duidelijke keuzes en institutionele capaciteit.

De vraag of ETS2 een hefboom of een hindernis is, blijft daarmee open, maar wordt herleid tot een beleidsvraag eerder dan een ontwerpvrage.

"ETS2, what else?"

was een initiatief van Energy Mission,
een coalitie van EnergyVille, Flux50, POM Limburg, Sirris-Agoria en Thor Park.

Dank aan alle panelleden voor hun waardevolle bijdragen, aan Björn Crul voor de moderatie, en aan KBC, en in het bijzonder Ilse Sprangers, General Manager Sustainability bij KBC Bank & Verzekeringen, voor de ontvangst. Tot slot ook een oprechte dank aan alle aanwezigen voor hun betrokkenheid en deelname.

BIO'S

RUBEN BAETENS

Ruben Baetens is expert energie en ruimtelijke ordening en slaat bruggen tussen technologie en maatschappij in de energietransitie. Hij is onderzoeksmedewerker aan KU Leuven en uitvoerend directeur van het Leuven Institute for Energy & Society. Met meer dan tien jaar ervaring adviseert hij over strategie, beleid en marktmechanismen in de energiesector. Zijn werk focust op netintegratie, bouwinnovatie en nieuwe energiemodellen.

LEEN SMETS

Leen Smets is opbouwwerker bij SAAMO Antwerpen, waar ze werkt rond energie, water en sociale grondrechten. Ze focust op het versterken van mensen in een kwetsbare positie en het aanpakken van energiearmoede en woonproblematiek. Haar werk combineert praktijkgericht buurtwerk met beleidsbeïnvloeding. Zo draagt ze bij aan een meer rechtvaardige energietransitie.

CHARLOTTE VAN DE WATER

Charlotte van de Water is Senior Advisor Energy & Climate bij Agoria, met een focus op de gebouwde omgeving. Ze volgt Europese en regionale regelgeving rond energieprestaties van gebouwen op, zoals de EPBD en ecodesign. Ze heeft een achtergrond in architectuur en werkte eerder als consultant bij Arcadis. Haar expertise ligt op het snijvlak van beleid, markt en duurzaamheid.

YANNICK VAN DEN BROECK

Yannick Van den Broeck is Expert Energie & Klimaat bij Voka, waar hij Vlaamse en federale energiedossiers opvolgt. Hij ondersteunt bedrijven in hun energietransitie, met focus op regelgeving en praktische implementatie. Eerder werkte hij onder meer in de politiek en de energiesector, waaronder bij WaterstofNet en het kabinet-Jambon. Hij vertegenwoordigt Voka in diverse adviesorganen en overlegfora.

KLAAS DECORTE

Klaas Decorte werkt rond klimaat-, mobiliteits- en milieubeleid bij Bond Beter Leefmilieu. Hij focust op thema's zoals een versnelde transitie naar elektrisch transport, de afbouw van de afhankelijkheid van fossiele brandstoffen en de versterking van de modal shift. Hij neemt actief deel aan het publieke debat rond klimaat en mobiliteit en vertegenwoordigt Bond Beter Leefmilieu in verschillende adviesraden, waaronder de MORA en de MINAraad.

FREDERIC KEYMEULEN

Frederic Keymeulen is beleidsadviseur bij Transport en Logistiek Vlaanderen (TLV). Hij werkt rond mobiliteit, de transitie naar zero-emissie transport en alternatieve aandrijvingen. Daarnaast behandelt hij technische en economische vraagstukken binnen de sector. Zijn focus ligt op de toekomstbestendigheid van transport en logistiek.

PIETER VINGERHOETS

Pieter Vingerhoets is expert Energie- en Klimaatstrategie bij VITO/ EnergyVille. Hij werkt rond energiebeleid, marktmechanismen en de strategische aspecten van de energietransitie. Zijn expertise ligt in de analyse van complexe energiesystemen en beleidsinstrumenten zoals emissiehandel. Hij vertaalt die inzichten naar concrete beleids- en investeringsvraagstukken.

FREDERIK LOECKX

Frederik Loeckx is algemeen directeur van Flux50, de speerpuntcluster voor de energiesector in Vlaanderen. Hij stimuleert samenwerking tussen energie-, IT- en bouwbedrijven om de energietransitie te versnellen. Eerder richtte hij de KU Leuven spin-off Triphase op, gespecialiseerd in slimme energienetwerken. Hij heeft een achtergrond als elektrotechnisch ingenieur en ruime ervaring in innovatiebeleid.

