

Van: BBL - Beleidsbabbel <babbel@bblv.be>
Aan: BBL - Beleidsbabbel <babbel@bblv.be>
Datum: 01/16/2009 12:05 PM
Onderwerp: Trucks: files, ongevallen en klimaatverandering

Kan je deze nieuwsbrief niet lezen? [Klik hier](#).

Nr. 147 - Trucks: files, ongevallen en klimaatverandering

Suggesties voor nieuwe artikels of reacties welkom op babbel@bblv.be.

Voorop

- [Trucks: files, ongevallen en klimaatverandering](#)

Actueel

- [Kernenergie duurste alternatief voor fossiele brandstof](#)
- [Unaniem positief advies voor nieuwe zeesluis kanaal Gent – Terneuzen](#)
- [Het milieu in uw glas: rapport drinkwaterkwaliteit](#)
- [Nieuwe Europese regels voor pesticiden](#)
- [Europese Commissie blaast koud en warm over fijnstofklacht Gent Sint-Pieters](#)

Op de milieublog

- [De Flutclub](#)

Ook dat nog!

- [VMM 'retoucheert' het beeld](#)

~ Voorop ~

Trucks: files, ongevallen en klimaatverandering

Het Europees parlement behandelt momenteel nieuwe regels voor heffingen op het wegtransport. Op 21 januari stemt het Transportcomité over de tekst. Belgisch Europarlementair Saïd El Khadraoui (sp.a) is rapporteur voor dit dossier. De Europese Commissie stelt voor om CO2-uitstoot en ongevallen niet op te nemen in de berekening van de heffingen. De Europese koepel 'Transport & Environment', hierin gesteund door BBL, vindt dit onaanvaardbaar. Zij vragen dat lidstaten wel degelijk de mogelijkheid krijgen om externe kosten door te rekenen in de heffingen. Een nieuwe studie van CE Delft geeft aan dat de kosten, veroorzaakt door het wegtransport, veel hoger liggen dan tot nu toe aangenomen.

De conclusie van CE Delft zijn meer dan helder. Tegen 2030 wordt verwacht dat de CO2-uitstoot van het Europees vrachtverkeer zal stijgen met 54%. Vrachtwagens zijn verder verantwoordelijk voor 20% van het fileleed, terwijl ze maar 3% van de voertuigen uitmaken. Per gereden kilometer blijken vrachtwagens twee keer meer dodelijke ongevallen te veroorzaken dan personenwagens.

De studie weerlegt de claim van de transportsector dat al de taksen en belastingen die ze betalen, de volle kost dekken van de schade die ze veroorzaken. De ongeveer 50 miljard betaalde lasten dekken maar net de infrastructuurkosten. Al de andere kosten, zoals milieuschade, files, ongevallen, lawaaihinder, zijn niet gedekt.

Bram Claeys

Het rapport

~ Actueel ~

Kernenergie duurste alternatief voor fossiele brandstof

Climate Progress, een organisatie die bekend staat als positief tegenover kernenergie, publiceerde zopas een rapport over de kostprijs van diverse energiebronnen met lage koolstofimpact. Uit het rapport blijkt dat kernenergie vandaag zowat het duurste alternatief voor fossiele brandstoffen vormt. Als gevolg daarvan overweegt de organisatie om kernenergie te verwijderen uit zijn scenario's voor een koolstofvrije energieopwekking. Vandaag gebouwde kerncentrales moeten aan strikte veiligheidsvoorschriften voldoen. Ook de plannen om kernafval op te slaan maken hen significant duurder dan eerdere kerncentrales. Hierdoor stijgt kostprijs van nieuwe kernenergie tot ongeveer 20 cent per kWh. Dat is grosso modo drie keer de kost van bestaande eenheden. Het rapport beschrijft, op basis van de nieuwe inschattingen, nieuwe kerncentrales als de duurste privé-investeringsprojecten ooit. Belangrijker nog is dat kernenergie tien keer meer kost dan energiebesparing en twee keer meer dan thermische zonne-energie.

Bram Claeys

Rapport

~ Actueel ~

Unaniem positief advies voor nieuwe zeeluis kanaal Gent – Terneuzen

De haven van Gent vraagt al lang een grotere zeeluis in Terneuzen. De huidige sluis is verouderd en te klein om de steeds grotere zeeschepen te kunnen ontvangen. Om de voor- en nadelen van een grotere zeeluis te onderzoeken werd in 2006 het Stakeholders Advies Forum (SAF) opgericht. Het SAF is een brede adviesgroep en vertegenwoordigt diverse belangengroepen: de havenbesturen van Gent en Terneuzen, havenbedrijven uit de kanaalzone, milieuverenigingen, politici uit Zeeland en Oost-Vlaanderen,... Ook BBL maakte deel uit van dit SAF. Het SAF adviseert nu unaniem, op basis van grondig onderzoek, om een nieuwe zeeluis te voorzien binnen het bestaande sluizencomplex in Terneuzen

Het SAF onderzocht verschillende mogelijke oplossingen uitgebreid. Zo keek het naar milieueffecten, effecten op achterlandverkeer, effecten op economie,... Tevens bracht het kosten en baten van de verschillende oplossingen in kaart. De studie besluit dat een nieuwe zeeluis voorzien binnen het bestaande sluizencomplex in Terneuzen de beste oplossing biedt. De nieuwe sluis kan de 100 jaar oude middensluis vervangen. Dit is vanuit milieuoogpunt beter dan de bouw van een nieuwe sluis naast het bestaande sluizencomplex. Het is ook een voorbeeld van zuinig ruimtegebruik, aangezien hierdoor meer dan 200 ha wordt uitgespaard. En tot slot is deze oplossing ook bijna 300 miljoen euro goedkoper dan het bouwen van een nieuwe sluis naast de bestaande sluizen.

Het SAF verbindt verder enkele voorwaarden aan de bouw van een nieuwe zeesluis. Zo moeten de effecten op de waterbalans in het kanaal – met name een mogelijk watertekort in droge periodes - en op verzilting beter in kaart gebracht worden. Die verzilting moet volgens het SAF minimaal blijven om effecten op natuur te beperken. Speciale aandacht moet daarbij uitgaan naar de effecten op het grensoverschrijdende krekensysteem. Daarnaast moet de impact van het toenemende scheepvaartverkeer op de milieugebruiksruimte binnen de perken blijven. Daartoe zullen Vlaanderen en Nederland, volgens het SAF afspraken moeten maken bijvoorbeeld over de kwaliteit van de brandstof van de zeeschepen in de kanaalzone.

Erik Grietens

Volledig advies en de diverse onderzoeken

~ Actueel ~

Het milieu in uw glas: rapport drinkwaterkwaliteit

Om de drie jaar rapporteert Vlaanderen over de kwaliteit van het drinkwater. Bepaald geen luxe, gezond drinkwater is een cruciale peiler voor de volksgezondheid. Nederland rapporteert zelfs elk jaar.

Het goede nieuws? Over het algemeen is en blijft de kwaliteit van het drinkwater in orde. Dat wil niet zeggen dat er geen problemen zijn. Het rapport legt expliciet de link met de vervuiling vanuit de landbouw. Zo is er een normafwijking toegestaan voor vier productiecentra (waarvan drie rond Leuven) voor BAM (een metaboliet van het herbicide dichlobenil). Bij het toestaan van deze afwijking werd geargumenteed dat BAM (in de toegelaten concentraties) geen impact heeft op de volksgezondheid – maar niettemin stellen ook de drinkwatermaatschappijen dat (resten van) pesticiden niet thuishoren in drinkwater.

Zeker even opvallend is de aanwezigheid van nitraat. In vergelijking met andere parameters is die hoog. Uitschieters zijn de regio die water krijgt vanuit het waterproductiecentrum De Blankaart in West-Vlaanderen én (alweer) de regio Dijleland, Hageland en Zuid-Limburg. De laatste drie regio's flirten met de wettelijke norm van 50 mg/l.

Ook de cadmiumvervuiling in de Maas uit 2006 werd gemeten – al bleef de concentratie in het drinkwater ook hier (net) onder de norm.

Het rapport geeft een redelijk overzicht van de metingen en van hun betekenis, al blijven er nog wel wat vragen over. Op maatregelen om de gemeten problemen te verhelpen, is het echter nog wachten.

Wim Van Gils

Lees het rapport.

~ Actueel ~

Nieuwe Europese regels voor pesticiden

Dinsdag 13 januari heeft het Europese Parlement definitief het licht op groen gezet voor een vernieuwde regelgeving over pesticiden. Het "pesticide package" bestond uit twee delen. Een verordening vormt de basis voor toekomstige goedkeuringen van pesticiden, terwijl een nieuwe richtlijn de basis vormt voor een duurzamer gebruik van deze stoffen. Alle Vlaamse Europarlementairen heb ben positief gestemd. De meeste "neen" stemmen kwamen uit Britse en Ierse hoek.

Ondanks hard lobbywerk van de pesticidenindustrie en boerenorganisaties, valt het resultaat van de onderhandelingen nog mee. Europa verbiedt de meest schadelijke stoffen - dit zijn stoffen die kankerverwekkend of mutageen zijn, of stoffen die de voortplanting schade kunnen toebrengen of hormonale afwijken kunnen creëren. Uit een Zweedse studie blijkt dat het om zo'n 22 stoffen gaat. Heel wat minder dan de doemcijfers die Boerenbond en gelijkaardige organisaties in andere lidstaten vernoemden. Overigens kunnen uitzonderingen gemaakt worden indien problemen zouden opduiken voor bepaalde teelten.

Lidstaten kunnen gewas beschermingsmiddelen toestaan op nationaal niveau of door wederzijdse erkenning. De EU wordt verdeeld in drie klimaatzones (noord, centrum en zuid), waarbij lidstaten in één zone in principe elkaars toegelaten of verboden stoffen moeten erkennen. Zo krijgen producenten makkelijker toegang tot andere lidstaten binnen dezelfde zone en kunnen ze dus meer gewas beschermingsmiddelen sneller beschikbaar stellen. De milieubeweging heeft zich hier steeds tegen verzet omdat het een eigen beleid rond pesticiden voor de Lidstaten, rekening houdend met de eigen klimatologische en landbouwkundige omstandigheden bemoeilijkt. Europarlementsleden hebben bereikt dat lidstaten van die basisregel van drie zones kunnen afwijken. België is ingedeeld in de centrale zone, die loopt van het Verenigd Koninkrijk tot en met Polen.

[Esmeralda Borgo](#)

[Meer info](#)

~ Actueel ~

Europese Commissie blaast koud en warm over fijnstofklacht Gent Sint-Pieters

Zoals je [hier](#) vroeger al kon lezen, diende Bond Beter Leefmilieu samen met enkele Gentse verenigingen een klacht in bij de Europese Commissie tegen de bouw van een ondergrondse parking en een bijkomende ontsluitingsweg naast het station Gent Sint-Pieters. Uit het milieueffectenrapport blijkt immers dat het toenemende autoverkeer de normen voor fijn stof zal doen overschrijden.

De Commissie stelt nu in haar antwoord dat de Europese wetgeving inzake luchtkwaliteit haar niet de bevoegdheid geeft om een specifiek project direct te verbieden, ook al zullen de waarden voor fijn stof daardoor toenemen. Wel stelt de Commissie dat de overheid hoe dan ook verplicht is de normen te respecteren. Pas als blijkt dat de overheid geen of onvoldoende maatregelen neemt om de fijn stof emissies binnen de perken te houden, kan de Commissie optreden. Volgens de

Commissie is het in dit geval evenwel nog te vroeg om een dergelijke conclusie te trekken. Het is immers nog niet duidelijk welke maatregelen of acties gepland zijn om de normen voor fijn stof te respecteren.

De Europese normen voor fijn stof moeten dus hoe dan ook worden nageleefd, wat vandaag in het Gentse helemaal niet het geval is. Hoe dat moet gebeuren, laat de Commissie in het midden, want dat is de bevoegdheid van de lokale overheid. Eventuele mogelijkheden zijn het bv. verbieden van verouderde dieselwagens zonder roetfilter in de parkeergarage of het voorbehouden van een deel van de parking voor fietsen. Er is nu immers een groot gebrek aan fietsstallingen rond het station...

Burgemeester Daniël Termont ventileerde vorige week zijn ongenoegen over de kritiek op fijn stof in het infoblad van de werken. We nodigen hem uit om snel met een gepast antwoord te komen op het reële probleem. Wat zal Gent doen om de normen wel te halen?

Erik Grietens

~ Op de milieublog ~

De Flutclub

Touring noemt smogalarm een 'flutmaatregel'. Bond Beter Leefmilieu kan hiermee akkoord gaan; een tijdelijk smogalarm lost weinig op. Maar in tegenstelling tot Touring geloven wij dat een permanente snelheidsverlaging, wel een wereld van verschil kan maken. Dat schrijft Jan Turf in een ludieke open brief aan Touring.

~ Ook dat nog! ~

VMM 'retoucheert' het beeld

U kent ze wel, die foto's uit het Sovjettijdperk, waarop vooraanstaande partijleiders die in ongenade waren gevallen, gewoon werden weggeretoucheerd. Alsof ze nooit hadden bestaan.

De techniek inspireerde deze dagen de Vlaamse Milieumaatschappij. In het rapport 'waterkwaliteit' duikt een 'kleine retouche' op.

Over de trend dat de industriële watervervuiling niet meer daalt de laatste jaren lezen we in het rapport over 2006:

"De economische groei hypothekeert de verbeterde zuivering van bedrijfsafvalwater: de globale vracht stagneert of neemt lichtjes toe. De impact van sommige bedrijfslozingen moet verder beperkt worden door o.m. een sturend vergunningenbeleid. Wellicht is het noodzakelijk in heel wat gevallen af te wijken van de sectorale lozingsvoorwaarden en de toegelaten lozingen beter af te

stemmen op de draagkracht van de ontvangende waterlopen. Onvoldoende handhaving – bv. m.b.t. ambachtelijke en landbouwbedrijven – kan mede oorzaak zijn van de stagnatie.”

Over dezelfde trend heet het in het rapport over 2007 plots:

“De stagnatie van de directe emissies duidt erop dat de industriële zuivering met de huidige technieken een optimum bereikt heeft. Milieuwinst kan nog gehaald worden door bijkomende investeringen bij bedrijven die boven de milieunorm lozen en door het aansluiten van de resterende groep van bedrijven op een RWZI.”

Jan Turf

[Wijzig uw abonnementsgegevens op \[bondbeterleefmilieu.be\]\(http://bondbeterleefmilieu.be\).](#)

© Copyright BBL 2009