

Van: BBL - Beleidsbabbel <babbel@bblv.be>
Aan: BBL - Beleidsbabbel <babbel@bblv.be>
Datum: 11/18/2010 04:30 PM
Onderwerp: Steunmaatregelen groene stroom

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

Nr. 229 - Steunmaatregelen groene stroom

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

Voorop

- [Steunmaatregelen groene stroom: verwarrend spektakel. Deel 1 zonnepanelen.](#)
- [Steunmaatregelen groene stroom: verwarrend spektakel. Deel 2 bijstook en afvalverbranding.](#)

Actueel

- [Milieu-impact dieselwagens; serieuze, efficiënte aanpak gevraagd](#)
- [Recente foute beslissingen vergroten schade overstromingen in Geraardsbergen](#)
- [Europeanen lusten geen genetisch gemanipuleerd voedsel](#)
- [Maatschappij wint bij alternatief voor bedrijfswagens, ook voor Open VLD](#)

~ Voorop ~

Steunmaatregelen groene stroom: verwarrend spektakel. Deel 1 zonnepanelen.

Vorige week gaf de Vlaamse regering, op voorstel van minister Vandenbossche, haar eerste principiële goedkeuring voor een aanpassing van de steunmaatregelen voor groene stroom. Vooral het verminderen van steun voor zonnepanelen sprong in het oog.

Een jaar terug werd de steun voor zonnepanelen al eens volledig herzien. De regering besliste toen om die steun af te stemmen op de 'onrendabele top'. Dat is het deel van de investeringskost die zichzelf niet binnen een redelijke termijn terugverdient. Op die manier wilde de regering een nieuwe technologie ondersteunen die milieuvriendelijk en toekomstgericht is, om deze zo snel mogelijk 'marktrijp' te maken, zodat ze zonder subsidies verder kan. Met deze aanpak gaat de prijs van het groene stroomcertificaat jaar na jaar omlaag, omdat de technologie steeds goedkoper wordt. Logisch, verstandig en toekomstgericht.

Nauwelijks een jaar later zet de regering zich echter weer aan het sleutelen.

[Sara Van Dyck](#)

[lees verder](#)

~ Voorop ~

Steunmaatregelen groene stroom: verwarrend spektakel. Deel 2 bijstook en afvalverbranding.

In de media ging alle aandacht naar de drastische verlaging van de steun voor zonnepanelen. Maar dat was niet de enige zorgwekkende beslissing die de regering nam. Waarom bijvoorbeeld, blijft de regering de consument dwingen om te betalen voor 'groenestroomcertificaten' voor de bijstook van biomassa in verouderde, inefficiënte en extreem vervuilende steenkoolcentrales? En waarom blijft de veel te gulle subsidiëring van afvalverbranding en de ondersteuning van onduurzame biomassa'stromen overeind?

De extreme daadkracht van de regering inzake zonnepanelen, staat in schril contrast met haar zeer zwakke optreden in zake groenestroomcertificaten uit biomassa. De regering is veel milder voor Electrabel (bijstook van biomassa in steenkoolcentrales) en de sector van de afvalverbranding. Daar blijven geldstromen naar toe vloeien. Deze geldstromen naar gevestigde lobbies vallen – in tegenstelling tot de investeringen in zonnepanelen – niet te verantwoorden vanuit de idee van het in de markt brengen van nieuwe technologieën.

Sara Van Dyck

[lees verder](#)

~ Actueel ~

Milieu-impact dieselwagens; serieuze, efficiënte aanpak gevraagd

Vlaanderen verhoogt de subsidie voor roetfilters op oude wagens, maar laat tegelijkertijd toe dat er nog steeds auto's zonder roetfilter verkocht worden.

Vlaams minister Schauvliege gaf woensdag het startschot van een nieuwe campagne voor de installatie van roetfilter op oudere dieselwagens. Niet slecht dat onze minister iets probeert te doen aan het immense fijn stof probleem in Vlaanderen. Alleen, ... waarom niet kiezen voor een meer efficiënte aanpak?

Vlaanderen betaalt nu subsidies voor de installatie van roetfilters, maar laat ondertussen wel nog de verkoop van nieuwe auto's zonder roetfilter toe... Het rendement van een nadien geïnstalleerde roetfilter is veel minder efficiënt (30 tot 50%) dan een installatie in de fabriek bij de productie van de wagen (90%). In Nederland wordt al sinds april 2008 geen enkele dieselwagen zonder roetfilter meer verkocht. Nederland haalde dit resultaat via de invoering van een eenvoudige malus of supplement op de inschrijvingsbelasting voor dieselwagens zonder roetfilters. In Vlaanderen werden sinds 2008 nog honderduizenden dieselwagens zonder roetfilter verkocht.... Half 2008 had nog 75% van de verkochte dieselwagens geen roetfilter. Gelukkig maakt de EU vanaf 1 januari 2011 de installatie van roetfilters op nieuwe wagens verplicht via de EURO5 norm. Dank u wel Europa....

We hopen dat de Vlaamse overheid in de toekomst niet meer dezelfde fout zal maken. Van zodra voertuigen op de markt komen die aan de EURO6 norm voldoen kan ze een aanzienlijke malus of supplement aanrekenen voor de voertuigen die hier niet aan voldoen. De EURO6 norm zal de NOx uitstoot van dieselveertuigen meer dan halveren. In september 2014 wordt de EURO6 norm

verplicht voor alle nieuw verkocht voertuigen.

Bruno Van Zeebroeck

Automobilist wenst roetfilter

Rapport over efficiëntie van nadien geïnstalleerde roetfilters

Vragen over roetfilters

~ Actueel ~

Recente foute beslissingen vergroten schade overstromingen in Geraardsbergen

Milieubeweging vraagt strengere watertoets, doordacht vergunningenbeleid en herstel overstromingsgebieden

De afgelopen jaren woedde in Geraardsbergen een hevig debat tussen de lokale milieuvereniging, Milieufrent Omer Wattez, en het stadsbestuur. De inzet was het al dan niet indammen en bebouwen van een natuurlijk overstromingsgebied. Het was zonneklaar dat het afdammen en verkavelen tot grote waterellende zou leiden. Toch zette de overheid door, onder druk van enkele particuliere belanghebbenden. Hierdoor ging 26 hectare natuurlijk overstromingsgebied verloren, ondanks het feit dat de 'watertoets' toen al bestond. De woningen die achter de dijk werden opgetrokken staan – zoals voorspeld – met de voeten in het water. De schade die daar is aangericht kon dus perfect vermeden worden, en de verantwoordelijke diensten wisten dit.

Voor de milieubeweging is dit voorbeeld illustratief voor de rest van Vlaanderen. Dit is het zoveelste bewijs dat de watertoets niet werkt. Bond Beter Leefmilieu en Milieufrent Omer Wattez vragen dan ook uitdrukkelijk aan de Vlaamse regering om de watertoets strenger en bindend te maken. Voor de lokale situatie vragen we aan Vlaams minister voor ruimtelijke ordening Philippe Muyters om de situatie in Geraardsbergen terug recht te trekken door het natuurlijk overstromingsgebied in ere te herstellen.

In Geraardsbergen liepen onder meer de woonwijk aan de Majoor Van Lierdelaan en delen van de Gaverstraat en de Veldekensdreef onder water, nadat een nieuw gebouwde dijk aan de Veldekensdreef het begaf. Nochtans hadden deze problemen perfect vermeden kunnen worden. De milieubeweging strijdt al sinds het opmaken van de gewestplannen voor het herstel van het volledige overstromingsgebied langs de Dender, dat gelegen is vóór de stadskern van Geraardsbergen, om zo meer ruimte voor water te krijgen. Binnen dit natuurlijk overstromingsgebied ligt echter een zonevreemd sportvliegveld, waarvan de opgehoogde startbaan illegaal werd verlengd. Rond het vliegveld werden dijken aangelegd om het te vrijwaren van overstromingen. Daarna werd het gebied in twee gesplitst met een dwarsdijk. Die dijk werd nota bene op vraag van een particulier tot tweemaal toe verplaatst om de grond erachter als bouwgrond te kunnen verzilveren en een nieuwe verkaveling te kunnen inplanten. Deze nieuwe huizen liepen onder water. Van het 60 hectare grote gebied dat vroeger volledig en natuurlijk overstroomde, blijft nu nog maar de helft over.

De dijken beschermen – indien ze stand houden - een 30-tal woningen. Ook vele hectare moerasbos en weilanden liggen nu binnen de dijk. De overheid verloor daarbij uit het oog dat een veelvoud van woningen in het stadscentrum of aan de rand van het overstromingsgebied door wateroverlast in de problemen kunnen komen. *"In een relatief klein gebied van 60 hectare wil de*

overheid alles mogelijk maken: woningen, een vliegveld, landbouwgronden, een ambachtszone
[lees het volledige persbericht](#)

~ Actueel ~

Europeanen lusten geen genetisch gemanipuleerd voedsel

Eenenzestig procent van de Europeanen is gekant tegen het gebruik van genetisch gewijzigde organismen (ggo's) in voeding. In België is dat zelfs 65%. Dat is niet alleen een sterke meerderheid van de bevolking die zich verzet tegen genetisch gemanipuleerd voedsel. Het betekent ook een stijging van het aantal tegenstanders ten opzichte van het verleden. Zo blijkt uit de nieuwe Eurobarometer-enquête over biotechnologie die begin 2010 werd afgenomen.

Europeanen zijn niet gekant tegen moderne biotechnologische toepassingen die geen risico's inhouden voor volksgezondheid en milieu. Voorbeelden daarvan zijn medische toepassingen of het gebruik van merkers om veredeling van planten te versnellen. Maar in risicovolle genetische manipulatie, waarbij ingegrepen wordt in de genen van planten en dieren, zien de Europeanen geen brood. En zeker niet in de verwerking daarvan tot producten voor menselijke consumptie.

[Linn Dumez](#)

[Eurobarometer-enquête over biotechnologie](#)

~ Actueel ~

Maatschappij wint bij alternatief voor bedrijfswagens, ook voor Open VLD

Carla De Jonghe (Open VLD) pleitte in het Brussels Parlement voor een woonpremie ter waarde van het voordeel van de bedrijfswagen. De werknemer krijgt de keuze tussen de woonpremie en de bedrijfswagen. Dit kan werknemers aanzetten dichter bij hun werk te gaan wonen en zo mee onze mobiliteitsknoop ontwarren stelt ze.

Het voorstel van de Open-VLD-politica sluit sterk aan bij de visie van de milieubeweging: om het aantal gereden kilometers (in het woon-werkverkeer) terug te dringen, is een goed locatiebeleid nodig. Enerzijds moeten bedrijven en kantoren op de juiste plaatsen worden ingeplant, anderzijds is het zinvol om dicht(er) bij het werk te wonen, of op zijn minst op een locatie die verplaatsingen van en naar het werk met openbaar vervoer mogelijk maakt.

Enig 'minpunt' is dat een 'woonpremie' in het verleden niet heeft gewerkt. Er werd nauwelijks op ingespeeld. Blijkbaar is er (veel) meer nodig om werknemers tot verhuizen aan te zetten. Het voorstel komt ook gelegen voor het debat over de al dan niet verbreding van de Brusselse Ring. Op de Brusselse ring rijden in de spits tot 50% bedrijfswagens. Moesten deze mensen hun keuze maken voor een vervoersmiddel zoals mensen zonder bedrijfswagen dat doen, dan zou dat tot 30% minder woon-werkverkeer op de Brusselse ring opleveren. In dat geval kan de Vlaamse overheid de mobiliteit rond Brussel garanderen zonder honderden miljoenen te besteden aan een bredere ring... Misschien kan met het hier uitgespaarde geld de woonpremie wat worden verhoogd?

Bruno Van Zeebroeck en Erik Grietens

[Wijzig uw abonnementsgegevens op bondbeterleefmilieu.be.](#)

© Copyright BBL 2010