

Van: BBL - Beleidsbabbel <babbel@bblv.be>
Aan: BBL - Beleidsbabbel <babbel@bblv.be>
Datum: 03/17/2011 02:26 PM
Onderwerp: Debat kernenergie

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

Nr. 243 - Debat kernenergie

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

Dossier kernenergie

- [Debat kernenergie blijft nodig](#)
- [Kernramp schudt beleidsmakers wakker](#)
- [Geen licht zonder kernenergie?](#)

Actueel

- [Verlagen accijzen maakt behalen Europese doelstellingen luchtkwaliteit onmogelijk](#)
- [Ruimtelijke nabijheid als hardware voor duurzame verplaatsingen](#)
- [Op weg naar nieuwe files op de Brusselse ring?](#)
- [Europees parlement stelt emissienormen zware mobiele machines uit](#)

~ Dossier kernenergie ~

Debat kernenergie blijft nodig

Minister Magonne wil in afwachting van stresstesten, een jaar lang niet meer debatteren over de kernuitstap. "Nu het maatschappelijke debat op volle toeren draait, doet Magonne een poging de publieke opinie te sussen. Zo gaat er kostbare tijd verloren en blijft België nog langer afhankelijk van een zeer onbetrouwbare energiebron," zo stelt Sara Van Dyck van Bond Beter Leefmilieu. "Natuurlijk moet de veiligheid van onze kerncentrales grondig onderzocht worden, maar dit mag ons niet afleiden van het debat ten gronde over onze toekomstige energievoorziening. Zelfs indien de kerncentrales veilig zouden blijken, dan nog is er geen reden om onze oudste centrales langer dan 2015 open te houden." Het langer openhouden van de kerncentrales zorgt voor een handhaving van een monopoliepositie en bestendigt een slecht investeringsklimaat voor nieuwe spelers. Dit is nefast voor de bevoorradingszekerheid en een goede werking van de Belgische energiemarkt.

[Sara Van Dyck](#)

[lees het volledige persbericht](#)

~ Dossier kernenergie ~

Kernramp schudt beleidsmakers wakker

Vijftientig jaar na Tsjernobyl wordt Japan - een land met een strenge veiligheidscultuur - geconfronteerd met een kernramp, een scenario dat tot voor kort nog zeer onwaarschijnlijk leek. Deze dramatische gebeurtenis heeft heel wat beleidsmakers wakker geschud. Zwitserland ziet – voorlopig- af van de geplande vernieuwing van haar kerncentrales en de Duitse regering zet de beslissing voor de geplande levensduurverlenging on hold in afwachting van nieuwe veiligheidscontroles en haalt haar oudste kerncentrales uit roulatie. Europa wil stresstests om de veiligheid van haar kerncentrales te onderzoeken. Bovendien stelt Europees energiecommissaris Oettinger - niet meteen bekend als fervent tegenstander van kernenergie- niet uit te sluiten dat oude Europese kerncentrales gesloten moeten worden.

Ons land kiest ook voor stresstests, maar wil ondertussen geen debat ten gronde voeren over onze energiemarkt. Alle discussies over types van kernreactoren en mogelijke (natuur)rampen ten spijt, blijft kernenergie ook bij ons inherent verbonden aan grote risico's. Tekenend is dat geen enkele verzekeringsmaatschappij bereid is om alle schade te dekken die veroorzaakt zou worden bij een ernstig nucleair ongeval, zeker in een land met een grote bevolkingsdichtheid zoals België. Ter illustratie: in de VS geldt de regel dat kerncentrales op een afstand van 10 mijl (16 km) van een bevolkingscentrum moeten gebouwd worden. In België is zo'n locatie simpelweg niet beschikbaar.

De Belgische kerncentrales van Doel en Tihange kregen van de ingenieurs bij de bouw oorspronkelijk een ontwerpleeftijd mee van 30 jaar. Volgens de huidige wet op de kernuitstap moeten ze echter pas na 40 jaar gesloten worden. Bovendien willen heel wat partijen de levensduur van de drie oudste reactoren nog eens met 10 jaar verlengen, zodat ze 50 jaar in dienst blijven. Wereldwijd zijn slechts 2% van alle operationele commerciële reactoren net iets ouder dan 40 jaar. Met reactoren van 50 jaar oud is al helemaal geen ervaring. Een levensduurverlenging is dan ook een zeer risicovol experiment. Vanaf ongeveer 20 jaar beginnen zich immers verouderingsverschijnselen in de reactor te manifesteren. Sommige daarvan ontstaan in de binnenstructuur van materialen of in delen die moeilijk bereikbaar zijn, waardoor ze bij inspecties moeilijk te detecteren zijn. Vroeg of laat kunnen ze onaangekondigd leiden tot het falen van cruciale veiligheidscomponenten. Tekenend is dat we in België jaar na jaar geconfronteerd worden met een stijging van het aantal nucleaire incidenten in Doel en Tihange. In 2007 waren er nog 'maar' 9 incidenten, in 2010 waren dat er al 17. Het effect van onverwachte dramatische externe gebeurtenissen, kunnen we al helemaal niet inschatten. De afgelopen jaren neemt het aantal scenario's voor ongevallen toe, en komen er tekortkomingen aan het licht waarvan men vooraf nooit had kunnen inschatten dat ze zich ooit zouden voordoen. Bij het ontwerp en de bouw van de reactor werd er dan ook geen rekening mee gehouden. Een concreet voorbeeld is dat de koepelgebouwen van de kernreactoren Doel 1, Doel 2 en Tihange 1 niet bestand zijn tegen de inslag van een neerstortend vliegtuig, tenzij een sportvliegtuigje. Begin jaren 1970 werd het risico van een doelbewuste crash van een groot passagiersvliegtuig op een kerncentrale als onrealistisch beschouwd. Na 9/11 weten we helaas beter.

We pinnen ons niet graag vast op cijfers als het gaat om het inschatten van risico's, maar deze willen we u toch niet onthouden: een berekening door Lowtech Magazine op basis van de statistische logica van de World Nuclear Association (die op basis van haar statistisch gegoochel –tot voor kort?- wilde aantonen hoe veilig kernenergie wel is) is de kans dat er de komende 50 jaar in België een kernramp plaatsvindt nu 10 tot 20 procent.

Sara Van Dyck

~ Dossier kernenergie ~

Geen licht zonder kernenergie?

Ironisch genoeg volgt het veiligheidsdebat over kernenergie in het kielzog van vurige pleidooien voor een verlenging van de levensduur – of zelfs de bouw van nieuwe - Belgische kerncentrales. "We hebben immers geen keus", zo stellen de pleitbezorgers van kernenergie. "Als we de kerncentrales sluiten zal het licht uit gaan". De panorama uitzending over de hachelijke situatie van de Belgische energiemarkt en een rapport van het Internationaal Energie Agentschap leveren volgens de voorstanders van kernenergie het overtuigende bewijs dat we niet zonder kunnen. De Belgische kerncentrales zouden veilig zijn en bovendien broodnodig voor onze energievoorziening. Nu afstappen van kernenergie, zoals voorzien in de wet op de kernuitstap, is volgens hen dan ook naïef.

Pleitbezorgers van een levensduurverlenging van de kerncentrales, waaronder nu ook het Internationaal Energie Agentschap, verwijzen maar al te graag naar de GEMIX studie uit 2007. Deze studie zou aantonen dat we in de problemen zullen komen bij een sluiting van de drie oudste kerncentrales in 2015. Niets is echter minder waar.

Het GEMIX-rapport becijferde het potentieel aan energiebesparing in ons land en kwam tot de conclusie dat het Belgisch energieverbruik de volgende jaren kan dalen. De vraag naar elektriciteit zal volgens het rapport wel licht stijgen (oa. door het opkomen van nieuwe toepassingen die elektriciteit vereisen), maar kan beperkt worden tot 0,3% per jaar indien we inzetten op bijkomende maatregelen om de energie-efficiëntie te verbeteren. Het zou niet meer dan logisch zijn dat GEMIX dit berekende energiebesparingspotentieel in haar rapport zou gebruiken om te berekenen of er bij een sluiting van de kerncentrales in 2015 voldoende productiecapaciteit voorhanden is om aan de elektriciteitsvraag te beantwoorden. Het is dan ook zeer opmerkelijk dat GEMIX bij het bepalen van de benodigde Belgische productiecapaciteit dit energiebesparingspotentieel plots volledig overboord gooit om dan - op basis van onrealistisch hoge groeiverwachtingen van de elektriciteitsvraag – de indruk te wekken dat een sluiting van de kerncentrales in 2015 ons in de problemen zou brengen. De GEMIX studie manipuleerde met andere woorden haar eigen gegevens om toch maar te kunnen stellen dat de kerncentrales langer (en dan maar meteen met tien jaar) moeten openblijven. Dit pleidooi wordt nu gretig overgenomen.

Toch leert een recent overzicht van de geplande en reeds gestarte elektriciteitsproductieprojecten dat er – ondanks het onzekere investeringsklimaat tengevolge van de onduidelijkheid over de sluiting van de kerncentrales - meer dan voldoende vervangingscapaciteit in de pijplijn zit om de eerste reeks kerncentrales in 2015 zonder problemen te sluiten. Een voorzichtige inschatting van nieuwe investeringsprojecten leert dat die nieuwe projecten samen jaarlijks ongeveer 23.000 GWh zullen produceren, terwijl de kerncentrales die volgens de wet op de kernuitstap sluiten tegen 2015, 14.6000 GWh/jaar produceren. Dit is overigens een conservatieve inschatting die geen rekening houdt met verschillende aangekondigde projecten voor nieuwe aardgascentrales, de verwachte groei van de offshore windenergie en een veelvoud van kleine (biomassa en warmtekrachtkoppeling) projecten. Bovendien kunnen tussen nu en 2011 en 2015 nog heel wat nieuwe projecten gelanceerd worden, zeker indien – o.a. door een bevestiging van de wet op de kernuitstap - een stabiel investeringsklimaat wordt geschapen.

Door vast te houden aan de kernuitstap zal het licht dus niet uitgaan, in tegendeel. Ons land is voor meer dan de helft van haar elektriciteitsproductie afhankelijk van verouderende en steeds minder betrouwbare

nucleaire centrales. De verschrikkelijke gevolgen van een mogelijke kernramp even buiten beschouwing gelaten, zorgt onze afhankelijkheid van deze energiebron ervoor dat alleen al een (noodgedwongen) stilleggen van deze centrales nefast zal zijn voor de bevoorradingszekerheid.

Sara Van Dyck

~ Actueel ~

Verlagen accijnzen maakt behalen Europese doelstellingen luchtkwaliteit onmogelijk

Door de stijging van de brandstofprijs wil de regering de omgekeerde Cliquet invoeren. Het verlagen van de accijnzen op benzine en diesel, via het systeem van de omgekeerde Cliquet, bevoordeelt dieselwagens en werkt de groei van het autoverkeer in de hand. Het is dus een ondoordachte korte termijn maatregel die het behalen van Europese doelstellingen rond luchtkwaliteit onmogelijk zal maken. België slaagt er niet in om de uitstoot van verzurende stoffen onder controle te krijgen. We komen nog niet in de buurt van de Europese doelstellingen; we overschrijden de norm met maar liefst 43 %. Enkel Ierland doet nog slechter. De belangrijkste reden waarom België zo slecht scoort, is het steeds groeiende autoverkeer en daarbij de 'verdieseling' van ons wagenpark. In plaats van via de omgekeerde Cliquet de accijnzen te verlagen, moeten maatregelen genomen worden om de groei van het autoverkeer te beperken en de verdieseling van ons wagenpark tegen te gaan.

Bij een dieselloortuig is de uitstoot van het verzurende NOx gemiddeld drie maal zo hoog als bij een bezinewagen. In België behoren de accijnzen op diesel tot de laagste van Europa. Dit beleid moet drastisch worden omgegooid. Op federaal niveau moeten de accijnzen op diesel en benzine gelijk getrokken worden, in plaats van de accijnzen te verlagen. Met de omgekeerde Cliquet wordt het onterechte voordeel voor dieselwagens juist in stand gehouden, aangezien minister Reynders voorstelt een lagere grenswaarde in te stellen voor diesel (150 cent) dan voor benzine (170 cent).

Op Europees niveau werden in 2001 per lidstaat maximale uitstootplafonds vastgelegd voor NOx. Deze plafonds moeten tegen 2010 gehaald worden. Uit de rapporten van het Europees Milieuagentschap blijkt dat België in 2010 76.000 ton verzurende stikstofoxiden (NOx) te veel de lucht inblaasde. Daarmee zit België 43% boven het wettelijk vastgelegde plafond, enkel Ierland doet nog slechter.

Stikstofoxiden dragen bij aan de vorming van ozonpieken en fijn stof en zorgen daardoor voor gezondheidsproblemen. Daarnaast zijn ze verantwoordelijk voor een versnelde verwerking van historische gebouwen, een verminderde opbrengst van landbouwgewassen en de achteruitgang van bos-, heide- en natuurgebieden.

Het wegverkeer is de voornaamste bron voor de overschrijdingen van het plafond voor verzurende stikstofoxiden (NOx). Daarom moeten op de eerste plaats maatregelen getroffen worden om het totale volume en de groei van het autoverkeer te beperken. Deze cijfers maken nogmaals duidelijk dat de invoering van een slimme kilometerheffing voor personenwagens echt wel noodzakelijk is om de verzurende uitstoot onder controle te kunnen houden. Deze slimme kilometerheffing mag niet op de lange baan worden geschoven.

[lees het volledige persbericht](#)

~ Actueel ~

Ruimtelijke nabijheid als hardware voor duurzame verplaatsingen

Vorige week presenteerde Kobe Boussauw, onderzoeker aan de Universiteit Gent, zijn doctoraat *Aspecten van ruimtelijke nabijheid en duurzaam verplaatsingsgedrag in Vlaanderen*. Dit doctoraat wil het inzicht in de relatie tussen mobiliteit en ruimtelijke ontwikkelingen vergroten, tegen de achtergrond van klimaatverandering en duurder wordende olie. Zeer actueel dus. De voornaamste conclusie van Boussauw is dat een duurzaam verplaatsingspatroon slechts tot stand kan komen binnen een ruimtelijk kader waarin korte afstanden centraal staan. Maar dat is niet genoeg. Om verplaatsingsgedrag effectief te wijzigen, zijn aanvullende financiële en regulerende maatregelen nodig. Met andere woorden: om in Vlaanderen tot een duurzame mobiliteit te komen, is een betere ruimtelijke ordening de hardware, gedragssturende maatregelen zoals taksen of snelheidsbeperkingen zijn de software.

[Erik Grietens](#)

[lees verder](#)

[Het volledige doctoraat](#)

~ Actueel ~

Op weg naar nieuwe files op de Brusselse ring?

Nog tot half april loopt het openbaar onderzoek voor het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan Vlaams Strategisch Gebied rond Brussel (GRUP VSGB). Een hele mond vol voor een even uitgebreid ruimtelijk uitvoeringsplan voor de Vlaamse rand rond Brussel. Dit plan van meer dan 400 blz. loopt van Zaventem over Vilvoorde en Groot-Bijgaarden tot in Halle en voorziet bijkomende ruimte voor woningen, bedrijvenszones en groene gebieden.

Het plan heeft zeker zijn verdiensten. Eén van de uitgangspunten van het plan is het behoud van de groene gordel rond Brussel, door bijkomende ruimte voor bedrijven te realiseren via reconversie en hergebruik van gebouwen of door herinrichting en verdichting van een aantal bedrijventerreinen op het gewestplan. Zo wordt bv. in de Zuidelijke kanaalzone rond Halle gezocht naar mogelijkheden voor intensiever ruimtegebruik door de bestaande bedrijventerreinen en kleinhandelszones langs het kanaal logischer in te richten. Zo kan het groen aan de rand van deze zones versterkt worden, door de natuurlijke loop van de Zenne en een betere inrichting van de oevers mogelijk te maken. Gelijkaardige oefeningen werden doorgevoerd voor Zellik/Groot-Bijgaarden en de gemeenten rond de luchthaven.

Het plan bevat echter ook grote knelpunten, die de positieve elementen volledig in de schaduw zetten. Het belangrijkste knelpunt zijn shoppingcentra. Dit plan voorziet aan het viaduct van Vilvoorde de ruimte voor het nieuwe U-Place project, met een shoppingcenter zo groot als Wijnegem, bijkomende kantoren, recreatie en horeca,... Tegelijk heeft de stad Brussel vlakbij grootse plannen voor de Heizel, waar naast een congrescentrum en een nieuw voetbalstadion ook een nieuw shoppingparadijs moet verschijnen. Bovendien wil Vlaanderen op Parking C van de Heizel (die op Vlaams grondgebied ligt) via dit plan 50.000m² kantoren en evenveel 'leisure' voorzien. Uit de mobiliteitsstudie van dit RUP blijkt dat de ring rond Brussel het hierdoor veroorzaakte verkeer onmogelijk kan verwerken. Zelfs met een verbrede ring zullen de files alleen maar langer worden. Dat dreigt andere ontwikkelingen in de rand en in Brussel onbereikbaar te maken. Maar dat lijkt noch de Vlaamse regering, noch de regering van het Brussels Gewest te deren, want allebei gaan ze koppig door met hun plannen.

Erik Grietens

Het volledige plan (GRUP VSGB)

De Brusselse Raad voor het Leefmilieu (BRAL) over dit plan

~ Actueel ~

Europees parlement stelt emissienormen zware mobiele machines uit

Woensdag 16 maart ging de milieucommissie van het Europees Parlement akkoord om de emissienormen voor zware bouwmachines, landbouwmachines, diesellocomotieven en andere niet voor de weg bestemde mobiele machines met drie jaar uit te stellen. Nochtans legde Europa al in 2004 deze standaarden op. Bovendien beloofde de Europese Commissie in januari 2011, "maatregelen te nemen die lidstaten helpen om de Europese luchtkwaliteitsdoelstellingen te halen." Het verminderen van emissies van voertuigen en machines maakte deel uit van deze maatregelen.

Deze tegenstrijdige signalen kunnen niet anders dan de geloofwaardigheid van de Europese richtlijnen over luchtkwaliteit ondermijnen. Antoine Kiedrowski van Transport & Environment drukte dit als volgt uit:

"Het is zeer ironisch dat Europa een maatregel stemt die de luchtkwaliteit zal verslechteren terwijl Europa in januari nog zei dat het absoluut een betere luchtkwaliteit wenst. Dit voorstel ondermijnt daarom ernstig de geloofwaardigheid van het Europees beleid voor de vermindering van de uitstoot van fijn stof (PM) en stikstofoxiden (NOx). Het zorgt voor een gevaarlijk precedent. Het bestraft de producenten die als eersten properdere voertuigen produceren en het zorgt voor regelgevende onzekerheid voor de ganse industrie.

De Europese commissie moet zo snel mogelijk met maatregelen komen die ervoor zorgen dat de emissies van deze machines niet meer gigantisch veel boven deze van auto's en vrachtwagens liggen"

Emissiestandaarden voor graafmachines en andere zware mobiele machines liggen inderdaad ver achter op de emissiestandaarden van auto's, bestelwagens en vrachtwagens. Het gevolg ervan is dat een kleine hoeveelheid zware mobiele machines vandaag instaat voor 16% van de Europese emissies van stikstofoxides en 7% van de fijn stof emissies.

Bruno Van Zeebroeck

Environment Commissioner Janez Potočnik 18/01/2011 over de Europese luchtkwaliteitsdoelstellingen

Wijzig uw abonnementsgegevens op bondbeterleefmilieu.be.

© Copyright BBL 2011