

Van: BBL - Beleidsbabbel <babbel@bblv.be>
Aan: BBL - Beleidsbabbel <babbel@bblv.be>
Datum: 04/22/2011 01:15 PM
Onderwerp: Zonneschijn

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

Nr. 246 - Zonneschijn

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

Voorop

- [Mag de zon nog schijnen?](#)

Actueel

- [Europa wil energiebelasting grondig hervormen](#)
- [Nieuwe STEG centrale in Gentse kanaalzone moet restwarmte gebruiken](#)
- [Europa stap dichterbij rekeningrijden voor vrachtwagens](#)
- [Studiedag shoppingcentra](#)

~ Voorop ~

Mag de zon nog schijnen?

Ondanks de zonnige dagen en zomerse temperaturen is zonne-energie kop van jut. De slogan "we betalen te veel voor de zonnepanelen van onze buurman" is ondertussen al hét begrip van 2011. Dat het debat over de ondersteuning van zonne-energie heel wat genuanceerder is dan deze ene slagzin, ontgaat velen jammer genoeg.

Alles kan beter

Het is ondertussen wel duidelijk dat we niet zozeer betalen voor de zonnepanelen van onze buurman, maar veel meer voor die van de bedrijven. De kleine consument betaalt het leeuwendeel van de kost, terwijl de bedrijven de meeste zonnepanelen installeerden. Zijn die bedrijven dan de schuldige? Nee. Volgens minister Vandenbossche is het allemaal de schuld van het beleid. Een te genereuze steun heeft gezorgd voor de snelle groei van een toekomstgerichte sector. Een sector die ons zal helpen de klimaatverandering te bestrijden en energie-onafhankelijker te worden. Een sector die bovendien duizenden jobs creëert én die er voor zal zorgen dat onze energiefactuur op de lange termijn betaalbaar blijft. In tegenstelling tot fossiele energie wordt zonne-energie, net als wind, immers alleen maar goedkoper (en dat mede dankzij de ondersteuning die we al enkele jaren aan zonnestroom geven!). Als alles goed gaat, kan zonnestroom tegen 2020 concurreren met traditionele energiebronnen. Mooi toch? Nu heeft het beleid de daling van de kostprijs van deze technologie niet snel genoeg gevolgd, en gaven we meer steun aan zonne-energie dan wat strikt nodig is om deze renabel te laten zijn. Daarnaast zijn er –terechte- vragen bij de manier waarop die kost verdeeld wordt. Tijd dus om het ondersteuningsmechanisme grondig te bekijken en bij te stellen. [Daar zijn](#)

we het helemaal mee eens. Ware het dan wel dat aanpassingen voldoende op voorhand worden aangekondigd én worden besproken met de sector. Die sector moet er immers voor zorgen dat we onze hernieuwbare energiedoelstellingen kunnen waarmaken.

[lees het volledige artikel](#)

~ Actueel ~

Europa wil energiebelasting grondig hervormen

Voorstel kan positief effect hebben op milieu en klimaat

Vandaag doet de Europese Commissie een voorstel om het kader voor de belasting op energie aan te passen. Bij het berekenen van de belasting wil de Europese Commissie voortaan rekening houden met de CO₂-uitstoot en de energie-inhoud van brandstoffen. "De grondige hervorming maakt het mogelijk om de effecten op milieu en klimaat in rekening te brengen. Het is ook mooi meegenomen dat de richtlijn onze economie energie-efficiënter kan maken en meer energiezuikerheid kan garanderen. De hoogte van deze belasting zal bepalen of het milieu, klimaat en economie er effectief beter van worden," zegt Sara Van Dyck van Bond Beter Leefmilieu. "Wij vragen onze regering om deze richtlijn te steunen en enkele voorstellen tot verbetering aan te brengen."

Doorbraak

Voor het eerst krijgen huishoudens, transport- en afvalsector een prijssignaal gebaseerd op CO₂-uitstoot. Dit kan een zeer belangrijke stap zijn om CO₂-uitstoot in die sectoren te reduceren.

Door rekening te houden met de CO₂-uitstoot van brandstoffen, zal bovendien de minimumbelasting voor diesel hoger liggen dan voor benzine. Europa vraagt ook om diesel in alle omstandigheden hoger te belasten dan benzine. Nu Europa dit duidelijke signaal geeft, roept Bond Beter Leefmilieu de Belgische overheid nogmaals op om het "ongezonde" voordeel voor diesel af te schaffen. Zo kan de overheid ook het Belgische teveel aan fijn stof en stikstofoxiden eindelijk structureel aanpakken.

[lees het volledige persbericht](#)

~ Actueel ~

Nieuwe STEG centrale in Gentse kanaalzone moet restwarmte gebruiken

In de Gentse kanaalzone komt een nieuwe elektriciteitscentrale van EDF, [Nest Energie](#). Het gaat om een STEG-centrale, een stoom- en gascentrale, waarvoor recent een milieuvergunningaanvraag werd ingediend. Op zich is een STEG een performante techniek, met een rendement van 57%, maar het kan nog beter. De aanvraag voorziet immers dat de overtollige warmte via koelsystemen - een koelwatersysteem en

ventilatoren - geloozd wordt in de lucht en het water. Met een warmtenet, waarbij de restwarmte via pijpleidingen gebruikt wordt om naburige bedrijfsgebouwen of woningen te verwarmen, kan die energie nuttig worden ingezet in plaats van verspild. Zo kan een rendement van 80% gehaald worden. In Scandinavische landen zijn dergelijke warmtenetten gemeengoed. Ook in Nederland en Duistland ziet het ene project na het andere het licht. In Nederland zijn er ondertussen al vijftien grootschalige warmtenetten - waarbij er meer dan 5.000 afnemers zijn - en een driehonderdtal kleinschalige warmtenetten.

Ook dichterbij huis, in Gent zelf, wordt de restwarmte van de SPE-centrale aan de Dampoort gebruikt om gebouwen van universiteit en het Sint-Lucasziekenhuis van warmte te voorzien. EDF heeft deze centrale nota bene recent overgenomen. De kennis om een warmtenet uit te bouwen in de Gentse haven heeft EDF dus al in huis. Bovendien is het bedrijventerrein waarop de centrale komt momenteel in volle ontwikkeling. Dit is dus het uitgelezen moment om dit nieuwe terrein van een warmtenet te voorzien. Gents MilieuFront diende dan ook een bezwaarschrift in met het voorstel om de restwarmte van de centrale te benutten.

Erik Grietens

~ Actueel ~

Europa stap dichterbij rekeningrijden voor vrachtwagens

Vorige week dinsdag bereikte de transportcommissie van het Europees parlement een akkoord voor de herziening van de regeling voor rekeningrijden voor vrachtwagens op het Europese hoofdwegenet (Eurovignette directive). Het akkoord voorziet de mogelijkheid voor lidstaten om ook de externe kosten van luchtvervuiling, geluid en in mindere mate ook congestie door te rekenen. Dit is vandaag nog steeds niet mogelijk.

Wegtransport is (samen met luchtvaart en scheepvaart) de sector met de snelst groeiende uitstoot van broeikasgasemissies. Deze sector legt de Europese burgers en de economie zware lasten op: ongevallen, geluidsoverlast, congestie en vervuiling. Deze lasten staan niet in verhouding tot de baten die de sector levert.

De kilometerheffing voor vrachtwagens zal niet alleen de negatieve milieu- en andere lasten verminderen, maar zal bovendien toelaten belastingen op arbeid en ondernemingen te verminderen. Dit is precies de idee achter performante fiscaliteit; belasten wat we niet wensen, ontlasten wat we wensen.

Het belangrijkste effect van een kilometerheffing voor vrachtwagens zal een betere efficiëntie in het wegvervoer zijn, dankzij verbeterd laden van vrachtwagens, minder lege vrachtwagens, optimalisering van de wegkeuze, het vermijden van file... De kilometerheffing zal zorgen voor een efficiëntere vervoerssector. Dit betekent een vervoerssector en een economie die beter voorbereid is op een toekomst met schaarse en dure grondstoffen.

Toch is het akkoord verre van perfect. Het laat bijvoorbeeld niet toe de kosten van ongevallen, congestie en klimaatverandering volledig in te brengen. De vraag blijft dan hoe lidstaten er zullen in slagen het Europees objectief van 60% reductie in broeikasgasemissies te halen zonder de externe kosten van deze emissies door te rekenen. Bijkomende herzieningen aan de richtlijn blijven in de toekomst dus noodzakelijk.

Voor alle duidelijkheid, dit akkoord, de zogenaamde tweede lezing van het parlement, is nog niet definitief. Het vormt de basis voor de onderhandelingen tussen parlement en de Europese ministers van transport en een stemming in het Europees parlement in plenaire zitting in juni. Het akkoord zal enkel het kader regelen binnen hetwelk lidstaten rekeningrijden voor vrachtwagens mogen invoeren. Het aanrekenen van externe kosten blijft hierbij een optie. Het zegt niets over rekeningrijden voor personenauto's. Daar zijn de lidstaten volledig vrij te doen wat ze wensen.

Duitsland bewijst dat het invoeren van rekeningrijden voor vrachtwagens werkt. Na de invoering legden goederen plots 0,5 % minder kilometers af. Terwijl de gemiddelde afstand de tien jaren daarvoor jaarlijks met 3% steeg.

Bruno Van Zeebroeck

Meer informatie over de effecten van de invoering van rekeningrijden voor vrachtwagens in Duitsland, Oostenrijk en Tsjechië

~ Actueel ~

Studiedag shoppingcentra

Op donderdag 5 mei organiseert het Interregionaal Platform voor een duurzaam economisch beleid een studiemiddag over de verschillende plannen die momenteel op tafel liggen voor shoppingcentra in Brussel en de Vlaamse rand. Zoals u hier al meermaals kon lezen, hebben projectontwikkelaars plannen klaar voor drie nieuwe 'Wijnegems' op een steenworp van elkaar, alle drie langs de al overvolle Brusselse ring. Eén in Machelen aan het viaduct van Vilvoorde, één langs de Van Praetbrug aan de A12 en nog ééntje op de Heizelvlakte. Van het goede te veel? Op deze studienamiddag laten academici, vastgoedspecialisten en stedenbouwkundigen hun licht schijnen over de shoppingmarkt in Brussel en Vlaanderen. Bedoeling is om bouwstenen aan te reiken voor een visie op lange termijn.

Het "Interregionaal platform voor een duurzaam economisch beleid" is een samenwerkingsverband van Bond Beter Leefmilieu, Bral (Brusselse Raad voor het Leefmilieu), IEB (Inter-Environnement Bruxelles), UCM – Bruxelles, ACV regio Halle-Vilvoorde, ACV-CSC regio Brussel, ACW Brussel-Halle-Vilvoorde en UNIZO regio Vlaams-Brabant & Brussel.

Erik Grietens

Programma studiedag

De platformtekst

Wijzig uw abonnementsgegevens op bondbeterleefmilieu.be.

© Copyright BBL 2011