

## Promotiecampagne van Nucleair Forum

BBL - Beleidsbabbel [babbel@bblv.be]

Verzonden: vrijdag 24 februari 2012 11:05

Aan: BBL - Beleidsbabbel [babbel@bblv.be]

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

beleidsb@BBel



**Bond Beter Leefmilieu**  
KOEP EL VAN MILIEUVERENIGINGEN Vlaanderen

Nr. 273 - Promotiecampagne van Nucleair Forum

● [Suggesties voor nieuwe artikels of reacties welkom op babbel@bblv.be](#).

### Voorop

- [Peiling Nucleair Forum is promotiestunt](#)

### Actueel

- [Eén gemeente op drie heft geen belasting op leegstaande gebouwen](#)
- [Milieueffectenrapport moet doorwerken in ruimtelijke planning](#)
- [Eerste handelsoorlog voor het klimaat in de maak?](#)
- [Masterplan elektrische mobiliteit in de steigers](#)
- [Duurzaamheid gaat om meer dan energiebesparing](#)

---

~ Voorop ~

### Peiling Nucleair Forum is promotiestunt

Het Nucleair Forum beweerde vandaag aan de hand van een enquête dat de Belgen eigenlijk niet zo negatief staan tegenover kernenergie. Stop and Go (1) vindt het verontrustend dat bijna de helft van de respondenten het Nucleair Forum als objectieve bron ziet. Terwijl het gaat om een pro-nucleaire lobby-organisatie. “Deze enquête is duidelijk een onderdeel van de campagne voor kernenergie die nu loopt. Maar al die promotie kan echter niet verhullen dat zowel in België als in Europa steeds meer stemmen opgaan vóór de kernuitstap.”

Stop and Go vindt het onethisch dat een suggestieve opiniepeiling het orgelpunt is van een pure promotiecampagne van belanghebbenden. De voorbije maanden werd de publieke opinie al intensief bewerkt met advertenties op openbare plaatsen en in de media. “De kostprijs van deze PR-stunt zullen de kernenergieproducenten doorrekenen in de elektriciteitsfactuur, terwijl steeds meer mensen het nu al moeilijk hebben om hun rekening te betalen”, verklaart Sara van Dyck van Bond Beter Leefmilieu namens Stop and Go.

### Promo gaat voor op veiligheid

Opmerkelijk: deze week raakte bekend dat GDF-Suez Electrabel 231 miljoen euro te weinig heeft gestort in het fonds voor de ontmanteling van zijn kerncentrales en de verwerking van zijn gevaarlijk radioactief afval.(2) Gisteren bleek dan weer dat de gebouwen waarin het nucleair verwerkingsbedrijf Belgoprocess in Dessel radioactief afval opslaat, niet voldoende zijn beveiligd.(3) “De nucleaire sector heeft blijkbaar wel geld om campagne te voeren voor haar verouderde en gevaarlijke technologie, maar betaalt te weinig voor de verwerking en

opslag van haar kernaafval”, zegt Eloi Glorieux van Greenpeace namens Stop and Go.

### **Andere enquêtes, ander resultaat**

Bovenal staan de bevindingen van het Forum in schril contrast met de representatieve opiniepeiling die het onderzoeksbureau IPSOS in november 2011 in opdracht van Greenpeace uitvoerde.(4) Hierin verklaart twee op de drie Belgen zich akkoord met de sluiting van de oudste drie kernreactoren in 2015, zoals de wet op de kernuitstap voorschrijft. Andere peilingen bevestigen deze trend, bijvoorbeeld die van iVOX in maart 2011 (61,6% voor kernuitstap) en Ipsos Global van juni 2011 (62% voor kernuitstap). (5)

### **Kernenergie krijgt veel tegenwind**

Ook in Europa krijgt kernenergie de wind van voren. In Italië werd de bouw van kerncentrales door een overgrote meerderheid van de burgers afgewezen. De beslissing van de regering-Merkel om met kernenergie te kappen, heeft de volle steun van de Duitse bevolking. De Zwitserse regering besloot, net als België, om gefaseerd zijn kerncentrales te sluiten. De nieuwe kerncentrale in het Nederlandse Borssele is door financieringsproblemen een stille dood gestorven.

 [lees het volledige persbericht](#) [naar boven](#)  
 [Lees ook: Overheidsinstellingen voeren mee campagne voor kernenergie](#) [naar boven](#)

---

~ Actueel ~

### **Eén gemeente op drie heft geen belasting op leegstaande gebouwen**

Sinds 1 januari 2010 is de gewestelijke heffing op leegstaande gebouwen en woningen weggefallen en het bestrijden van leegstand toevertrouwd aan de gemeenten. De gemeenten hebben volledige autonomie en kunnen dus zelf beslissen of ze leegstand belasten of niet.

Uit een parlementaire vraag hierover van Bart Van Malderen (Spa) blijkt dat ondertussen slechts 2 op 3 Vlaamse gemeenten beschikt over een eigen gemeentelijk heffingsreglement.

De leegstandsheffing is een van de meest efficiënte instrumenten om leegstand en verkrotting tegen te gaan en zo ook het hergebruik van bestaande gebouwen te stimuleren. Maar het innen van een dergelijke belasting is een weinig populaire maatregel bij de lokale politici.

Het is duidelijk dat het geen goede zaak is dat Vlaanderen de verantwoordelijkheid voor leegstandbestrijding heeft doorgeschoven naar de gemeentes.

[Karlien Vandecasteele](#)

[naar  
boven](#)

---

~ Actueel ~

### **Milieueffectenrapport moet doorwerken in ruimtelijke planning**

Vorige maand bracht de Raad van State een belangrijk arrest uit over de milieueffectrapportage (MER). De zaak draait rond een nieuw woongebied in Kontich, dat door de Vlaamse regering werd ingekleurd in het ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP) voor het stedelijk gebied Antwerpen. De nieuwe woonzone is gelegen vlak naast de E19. Uit het milieueffectenrapport dat vooraf werd opgemaakt, bleek dat het lawaai hier veel hoger zal liggen dan wat goed is voor de gezondheid. Daarom raadde het milieueffectenrapport aan om het bouwen van geluidsschermen op te nemen in de bindende stedenbouwkundige voorschriften van het RUP. Dat gebeurde echter niet.

Ook op vlak van luchtkwaliteit is deze woonzone problematisch. Zo blijkt uit het MER dat de normen voor verzurende stikstofoxiden (NOx) hier worden overschreden. Het ruimtelijk plan werd echter goedgekeurd zonder bijkomende milieumaatregelen te voorzien. Volgens de Raad van State kan dat niet en die vernietigde daarom het ruimtelijk uitvoeringsplan.

Bart Martens (Spa) interpelleerde Vlaams minister voor leefmilieu Joke Schauvliege (CD&V) hierover in het parlement. Volgens de minister had de regering beter moeten motiveren waarom ze afweek van het milieueffectenrapport. Maar het gaat hier natuurlijk over veel meer dan een gebrekkige motivering. Het gaat hier over de bescherming van een gezond leefmilieu bij het intekenen van nieuwe woonwijken in een stedenbouwkundig plan.

Bart Martens hield in het parlement een pleidooi om na te denken over 'omgevingsplannen', naar analogie met de omgevingsvergunning (die de bouw- en milieuvergunning integreert in één vergunning). Dergelijke omgevingsplannen zouden niet enkel stedenbouwkundige voorschriften, maar ook milieuvoorschriften bevatten. Volgens minister Schauvliege is er echter geen nood aan nieuwe soorten plannen.

[Erik Grietens](#)

[▶ Het arrest van de Raad van State](#)  
[▶ Het parlementair debat](#)

[naar  
boven](#)

---

~ Actueel ~

### **Eerste handelsoorlog voor het klimaat in de maak?**

In Rusland kwamen dinsdag en woensdag 23 landen samen die zich verzetten tegen de opname van de luchtvaart in het Europees Emissie Handelssysteem (ETS). Luchtvaartmaatschappijen zullen in 2013 voor het eerst emissierechten moeten inleveren voor de CO2 uitgestoten door vluchten die van en naar Europese luchthavens vliegen. Het grootste deel van die emissierechten (85%) krijgen ze wel nog gratis. Toch verzetten luchtvaartbedrijven en landen zoals de VS, Rusland en China zich heftig tegen de maatregel. Dat komt niet alleen doordat een tot voor kort vrijgestelde sector nu moet betalen voor haar vervuiling, maar ook omdat die landen de regeling zien als een inbreuk op hun soevereiniteit. Hoewel het Europees Hof deze laatste claim weerlegde, hadden verschillende landen verzamelen geblazen in Rusland om de druk op de EU op te voeren.

Na afloop van de meeting verklaarde de Russische vice-minister van transport dat elke land uit een lijst van mogelijke vergeldingsmaatregelen de meest geschikte zou kiezen. In de slotverklaring zeggen de 23 landen dat ze vinden dat de emissierechten leidt tot 'een verstoring van de marktwerking' en 'oneerlijke concurrentie'. Ze vinden dat de verplichting om emissierechten voor te leggen niet mag gelden voor luchtvaartmaatschappijen die buiten de EU zijn geregistreerd. De lijst telt 9 mogelijke vergeldingsmaatregelen. Daaronder nieuwe wetgeving die het zou verbieden om deel te nemen aan het Europees Emissie

Handelssysteem, een mogelijke klacht bij de Wereldhandelsorganisatie of het opleggen van bijkomende heffingen aan Europese luchtvaartmaatschappijen. Eerder had Jos Delbeke van de Europese Commissie DG Climate al gereageerd. Hij zei dat Europa de wetgeving pas zou intrekken als de Internationale Civil Aviation Organization (ICAO) een gelijkwaardige regeling uitwerkt. De Commissie zal de komende maanden ongetwijfeld onder druk komen te staan van de Europese luchtvaartmaatschappijen. De inzet is groot: de inperking van broeikasgasemissies van luchtvaart en scheepvaart was bij internationale organen tot voor kort in slechte handen omdat de achterlopers er het tempo bepalen.

De broeikasgasemissies van de luchtvaart stijgen snel: de emissies van de Europese luchtvaart zijn in 20 jaar tijd verdubbeld. Tegen 2020 zouden de globale emissies van de luchtvaartsector opnieuw 70% hoger liggen in vergelijking met 2005, zelfs met jaarlijkse efficiënte verbeteringen van 2%. Tegen 2050 zou die vervuiling zelfs verzevenvoudigen. Die stijgende emissies dreigen andere inspanningen teniet te doen, waardoor de aarde met meer dan 2 graden opwarmt deze eeuw. Eén passagier stoot volgens berekeningen van Ecolife tussen de 200 en 700 gram CO<sub>2</sub> per kilometer uit, al naargelang het soort vlucht en de vliegtuigklasse. Ter vergelijking: een auto die nu op de markt komt stoot gemiddeld 133 gram CO<sub>2</sub> per km uit.

Opname van de luchtvaart in het Europees Emissiehandelssysteem zal vliegtuigtickets niet eens veel duurder maken. De regeling komt in de praktijk neer op een heffing van 1,2 cent per liter kerosine. Dat is 40 maal minder dan de gemiddelde taks op benzine en diesel voor wegtransport in de EU. Een ticket voor een lange afstandvlucht zou ongeveer 10 euro duurder worden. De emissies zullen door die lage heffing evenmin spectaculair terugvallen. Volgens een effectenstudie van de Commissie zal het slechts de emissiegroei van één jaar ongedaan maken. Om echt de gewenste effecten te hebben pleit BBL er bijgevolg voor om ook BTW te heffen op internationale vliegtuigtickets en accijnzen op kerosine.

[Mathias Bienstman](#)

[naar  
boven](#)

---

~ Actueel ~

### **Masterplan elektrische mobiliteit in de steigers**

De federale overheidsdienst economie legt momenteel de laatste hand aan een “Nationaal Masterplan voor het stimuleren van elektrische mobiliteit in België”. Dat plan kwam tot stand in overleg met vertegenwoordigers van de gewesten, administraties en sectororganisaties. Het plan schuift doelstellingen en acties naar voor om een impuls te geven aan elektrische mobiliteit en om een goed gecoördineerde strategie hier rond uit te zetten. Als de federale overheid het plan bekrachtigt, en de regionale overheden het steunen, kan het er mee voor zorgen dat er meer elektrische voertuigen op de baan komen.

Het masterplan beschrijft de barrières voor elektrische mobiliteit en bespreekt 13 actiedomeinen met ideeën voor verschillende maatregelen. Gaande van financiële stimuli bij aankoop van een elektrisch voertuig over scholing voor garagisten tot nieuwe businessmodellen. Veel maatregelen zijn eerder technisch van aard maar illustreren wel de noodzaak aan coördinatie, bijvoorbeeld rond de inplanting van publieke laadinfrastructuur. Voor andere maatregelen moeten nog centen gezocht worden. Zo bevat het masterplan een lijst van voorstellen om personen, bedrijven en (lokale) overheden te ondersteunen in de aanschaf van elektrische wagens. Onderzoek toont aan dat de hoge aankoopprijs - naast de

beperkte actieradius en het ontbreken van aangepaste laadinfrastructuur - vandaag een belangrijk obstakel is voor de doorbraak van elektrische voertuigen.

Bond Beter Leefmilieu ziet de mogelijke doorbraak van de elektrische voertuigen vooral als een opstap naar de uitbouw van nieuwe mobiliteitsconcepten. Zo kan een elektrisch voertuig gebruikt worden voor korte ritten tot bij een knooppunt van publiek transport. We gebruiken een elektrische wagen voor dagdagelijkse verplaatsingen maar huren of delen een klassieke wagen voor langere ritten. De elektrische wagens leiden er aldus toe dat we meer beroep gaan doen op mobiliteitsdiensten en autodelen. Naast de kans voor nieuwe mobiliteitsconcepten, wees Bond Beter Leefmilieu ook op milieuaspecten gerelateerd aan elektrische mobiliteit. Zo vergroot een versnelde uitbouw van hernieuwbare energie het milieuvoordeel van elektrische wagens. Hoewel elektrische wagens bij gebruik geen luchtvervuiling veroorzaken en mee een oplossing kunnen zijn voor de povere luchtkwaliteit in Vlaanderen, is hun klimaatimpact beduidend beter als ze aangedreven worden door hernieuwbare energie. Omgekeerd levert een elektrische wagen die rijdt op stroom van kolencentrales nauwelijks of geen klimaatvoordeel op. Bij de huidige Belgische elektriciteitsmix stoot een elektrische wagen minstens 40% minder CO<sub>2</sub> uit dan een vergelijkbare conventionele auto, bij de Europese elektriciteitsmix is dat klimaatvoordeel voorlopig nog kleiner.

[Mathias Bienstman](#)

[naar  
boven](#)

---

~ Actueel ~

### **Duurzaamheid gaat om meer dan energiebesparing**

Federplast, de federatie van Belgische kunststofproducenten, zet vandaag in een persbericht nogmaals de aanval in op de Brusselse isolatiepremie voor natuurlijke isolatiematerialen. Ze gebruikt daarbij een Duitse studie die aantoonde dat 1 euro investeren in energiebesparende maatregelen 5 euro opbrengt voor de overheid en trekt daar vervolgens haar eigen niet voor de hand liggende conclusies uit.

*Zo stelt Federplast: “deze studie toont aan dat de milieuwinst van isolatieproducten veel groter is dan de milieukost ervan. Het heeft dus geen zin om overheidsgeld te verspillen door bouwheren via premies te verleiden tot het kiezen voor plantaardige of dierlijke isolatiematerialen in plaats van meer te isoleren.” En verder: “Alle isolatiematerialen moeten eenzelfde subsidie krijgen. Het is de energiebesparing door meer te isoleren dat de overheid moet ondersteunen. De keuze van isolatiematerialen laat men beter over aan architecten en ingenieurs, niet aan politici”.*

Bond Beter Leefmilieu is het niet eens met deze veel te enge focus op energie als enige duurzaamheidscriterium. Het is begrijpelijk dat een sectorfederatie haar imago wil verbeteren door de nadruk te leggen op de resultaten die haar producten halen tijdens het gebruik ervan. Maar het is de taak van de overheid, hiertoe aangespoord door de milieubeweging, om ervoor te zorgen dat de zoektocht naar een meer energiezuinig gebouwenpark samengaat met een gezond en duurzaam beheer van materialen. Isolatieproducten op basis van kunststof kunnen dan wel per hoeveelheid product een hogere isolatiewaarde kennen dan tegenhangers uit natuurlijke materialen, als ze niet gerecycleerd worden, dan betekent elke ton kunststofisolatie na gebruik een ton CO<sub>2</sub> die de lucht in gaat. En laat nu net de recyclage van

kunststof het grote pijnpunt zijn van de sector.

Om de keuze voor een bepaald materiaal voor een bepaalde toepassing te rechtvaardigen, stelt BBL zeer duidelijk dat elke analyse moet vertrekken van een levenscyclusperspectief, dat naast de energie- of klimaatimpact ook gezondheidsaspecten, behoud van schaarse grondstoffen en duurzame productie in rekening brengt. Zo wordt niet elk natuurlijk materiaal per definitie duurzaam geproduceerd (denk maar aan de overexploitatie van bossen in bepaalde regio's van de wereld), maar wordt evenmin elk kunststof materiaal duurzaam gerecycleerd. In plaats van telkens ten aanval te trekken tegen de natuurlijke bouwmaterialen, moedigen we Federplast aan om vanuit het hoger geschetste ruimere perspectief naar duurzaamheid te kijken. In opdracht van de FOD leefmilieu voeren VIBE, VITO e.a. momenteel een levenscyclusanalyse uit die 5 gangbare en 5 nagroeibare isolatiematerialen vergelijkt. We nodigen Federplast uit om met ons en alle andere stakeholders in dialoog te gaan als de resultaten van deze studie bekend zijn.

Dit kan er alleen maar toe leiden dat er op lange termijn energiezuinig zal gebouwd worden met enkel nog duurzame materialen, ongeacht hun soort.

[Jeroen Gillabel](#)

[naar  
boven](#)

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

© Copyright BBL 2012

=

-----

----

- This E-mail Message was Processed by Virtual AutumnTECH: Standard Edition -

-----

-----

<http://www.AutumnTECH.com>

=