

Veerle Solia

Van: luc.melis <luc.melis3@pandora.be> namens luc.melis@reddevoorkempen.be
Verzonden: donderdag 10 mei 2012 21:19
Aan: luc.melis
Onderwerp: FW: Regering mag zich niet laten chanteren door Electrabel

Van: BBL - Beleidsbabbel [mailto:beleidsbabbel@bblv.be]
Verzonden: Geen
Aan: BBL - Beleidsbabbel
Onderwerp: Regering mag zich niet laten chanteren door Electrabel

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

beleidsb@BBEL



Nr. 285 - Regering mag zich niet laten chanteren door Electrabel

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

Voorop

- [Regering mag zich niet laten chanteren door Electrabel](#)

Actueel

- [BBL wil dat BIV-taks bij verkoopprijs auto wordt vermeld](#)
- [Vlaamse regering keurt Groenboek Beleidsplan Ruimte Vlaanderen goed](#)
- [Groen licht voor Saeftinghedok vergroot Antwerpse verkeersknoop](#)
- [Elke dag autosalon op de Brusselse Ring !](#)
- [Extra rijstroken op Brusselse Ring? Studiedag op 25 juni](#)
- [OESO pleit voor accijnsverhoging Belgische diesel](#)
- [Is het klimaat u vier kopjes koffie waard?](#)

Blog

- [Het evenwicht is zoek in de Federale Raad Duurzame Ontwikkeling](#)

Regering mag zich niet laten chanteren door Electrabel

Onze regering dreigt te zwichten voor de chantagepraktijken van Electrabel, dat zelf een bevoorradingsprobleem inzake energie heeft gecreëerd. Het is wraakroepend om op basis van een onafgewerkt en gelekt rapport te pleiten voor een levensduurverlenging van de kerncentrales. De sluiting van de oude kerncentrales in 2015 is mogelijk. Het is gewoon een kwestie van politieke wil. Dat is het standpunt van de milieu-organisaties BBL, Greenpeace, IEW en WWF, de initiatiefnemers van Stop&Go.

Dat er vandaag tussentijdse resultaten van het rapport van het directoraat-generaal Energie naar de pers gelekt worden, is geen toeval. Dit ruikt naar een een-tweetje tussen de nucleaire sector en de politiek. Wil de regering de kerncentrales sluiten? Dan moet ze het heft eindelijk in eigen handen nemen en werk maken van maatregelen om een sluiting mogelijk te maken. Mist blijven spuien met onderzoeksrapporten, waarin alles staat of valt met de gehanteerde aannames, zet geen zoden aan de dijk. De jarenlange onduidelijkheid over de sluiting van de kerncentrales verziekt het investeringsklimaat voor de nieuwe elektriciteitsproducenten.

Onze politici moeten tonen dat ze bereid zijn om het regeerakkoord uit te voeren en een einde te maken aan onze afhankelijkheid van deze verouderde en onveilige energiebron. Door de sluiting van de bestaande centrales af te stemmen op de uitfasering van kernenergie en werk te maken van energiebesparing en een betere interconnectie met de buurlanden, kunnen we nu kiezen voor een duurzame toekomst.

Oplossingen die op korte termijn de bevoorradingszekerheid verzekeren:

- Een energiebesparingspotentieel van 4TWh tegen 2015. Dit kan op korte termijn, zonder grote kosten en zonder verlies van comfort.
- Binnen 2 jaar heeft Nederland een overcapaciteit van 25 %. De regering moet afspraken maken met Nederland en investeren in een betere stroomtransportcapaciteit. België is geen eiland.
- Een tweede hydro-installatie in Coe, als bijkomende opslagcapaciteit voor piekmomenten.
- Een investering in nieuwe productiecapaciteit, zoals hernieuwbare energiebronnen en efficiënte gascentrales, zoals stoom-en-gascentrales en warmtekrachtkoppelingcentrales.

Meer info:

- [Sara Van Dyck](#), beleidsverantwoordelijke energie Bond Beter Leefmilieu, 0485 92 31 12
- Eloi Glorieux, energy campaigner Greenpeace België, 0475 98 20 93
- Lennie Stinissen, persverantwoordelijke Greenpeace België, 0496 26 31 91

naar

~ Actueel ~

BBL wil dat BIV-taks bij verkoopprijs auto wordt vermeld

Sinds 1 mei heeft het Vlaams Gewest definitief haar eigen berekeningswijze voor de belasting op in verkeersstelling, de zogeheten BIV.

Vlaanderen berekent die belasting voortaan op basis van milieukeurmerken, waarbij de impact op het klimaat en de luchtkwaliteit het zwaarst doorwegen.

“De vernieuwde BIV zendt twee signalen uit voor wie een wagen wil kopen,” zegt Mathias Bienstman van Bond Beter Leefmilieu. “Signaal één: kies voor een zuinige wagen met een lage CO₂-uitstoot. Signaal twee: kies bij een doorsnee wagen minder dan nu voor een diesel.”

Toch is voor Bond Beter Leefmilieu daarmee de kous niet af. De Vlaamse overheid zou er best alles aan doen opdat de consument precies en volledig wordt geïnformeerd over de fiscale gevolgen van de aankoop van een wagen.

“Door de complexiteit van de berekeningsformule is het belangrijk dat de consument duidelijke informatie krijgt over de verschuldigde BIV van verschillende wagens. Het verschil tussen twee wagens uit eenzelfde wagenklasse kan gemakkelijk oplopen tot enkele honderden euro's. Die informatie zou via affichering bij verkoop moeten worden aangebracht,” besluit Mathias Bienstman.

Het uitgangsprincipe van de vernieuwde BIV is simpel: hoe lager de CO₂-uitstoot, des te minder BIV is verschuldigd. Maar voor een nieuwe Euro 5 dieselwagen met dezelfde CO₂-uitstoot als een nieuwe Euro 5 benzinewagen zal ongeveer 300 euro méér BIV verschuldigd zijn. De hoge uitstoot van stikstofoxiden maakt dieselwagens immers veel schadelijker voor de lokale luchtkwaliteit.

Met de vernieuwde BIV hoopt Vlaanderen de verdieseling tegen te gaan en het wagenpark te vergroenen. Op de tweedehandsmarkt is de sturing wel minder uitgesproken: er geldt een overgangsmaatregel van twee jaar en per jaar ouderdom een leeftijds-korting van 10%.

Andere bijzonderheden: wagens op LPG en CNG zijn minder BIV verschuldigd en Vlaanderen stimuleert de aankoop van elektrische voertuigen, plug-in hybride wagens en voertuigen aangedreven op waterstof, door geen BIV op deze wagens te heffen.

Voor Bond Beter Leefmilieu is deze BIV een eerste stap in de vergroening van de voertuigfiscaliteit, die verder ook een vergroening van de verkeersbelasting en een slimme kilometerheffing moet omvatten. De nood voor die vergroening is hoog: de CO₂-uitstoot van voertuigen moet dringend naar beneden willen we onze klimaatdoelstellingen halen. Bovendien zorgen de vele dieselwagens op de

Vlaamse wegen ervoor dat we de Europese gezondheidsnormen voor fijn stof en stikstofoxiden stelselmatig overschrijden.

Wil de vernieuwde BIV écht sturen, dan zal er ook duidelijke informatie nodig zijn voor de consument. “Door de grote verschillen in de verschuldigde BIV van wagens in dezelfde wagenklasse is het belang van duidelijke informatie alleen maar toegenomen. Anders komt de consument voor verrassingen te staan op het ogenblik dat de factuur in de bus valt. Best afficheren verkopers de BIV en laten websites voor tweedehandswagens de verschuldigde BIV meer in het oog springen. De Vlaamse overheid heeft hierin ook een sturende rol te spelen, zodat de juiste informatie de consument ook effectief bereikt,” zegt Mathias Bienstman van Bond Beter Leefmilieu.

Zo kan de overheid in overleg met de sector ervoor zorgen dat het bedrag van de BIV bij autoverkopers of op websites voor occasiewagens wordt vermeld. Ook moet de berekeningsmodule voor de BIV op de website van de Vlaamse overheid gemakkelijker bereikbaar worden.

Mathias Bienstmans

naar
boven

~ Actueel ~

Vlaamse regering keurt Groenboek Beleidsplan Ruimte Vlaanderen goed

Vrijdag kwam de Vlaamse Regering naar buiten met het Groenboek Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (BRV). Het Groenboek bevat de belangrijkste krijtlijnen voor een nieuwe lange termijn beleidsvisie op de Vlaamse ruimtelijke ontwikkeling en is de opvolger van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV, 1997). Ondanks alle goede voornemens uit het RSV blijft de verharding en versnippering razendsnel toenemen, in de eerste plaats door ondoordachte woningbouw. Dat bleek vorige week nog maar eens uit eenverhelderende en interessante reportage van het duidingsprogramma ‘Panorama’ op de vrt.

BBL en Natuurpunt vragen een trendbreuk en harde garanties dat werk wordt gemaakt van meer open ruimte en een duurzaam ruimtegebruik. Het Goenboek heeft als titel ‘Vlaanderen in 2050: mensenmaat in een metropool’ en geeft uitdrukking aan een gewenste ruimtelijke ontwikkeling rond drie krachtlijnen

(1) de metropolitaanse allure van Vlaanderen versterken

(2) de mensenmaat in de Vlaamse Ruimte behouden

(3) de ruimtelijke veerkracht van Vlaanderen vergroten.

Met de goedkeuring van het Goenboek opent de Vlaamse regering het debat hoe we de ruimte in Vlaanderen willen zien evolueren en waar en hoe we in 2050 zullen wonen, werken, boeren, recreëren, Natuurpunt en Bond Beter Leefmilieu roepen op om deze kans niet onbenut te laten.

Als vervolg op de burgerbevraging van mei 2011 die als doel had input te verzamelen voor het Groenboek lanceert het Departement Ruimtelijke Ordening op 21 mei 2012 opnieuw een grootschalige burgerbevraging (www.beleidsplanruimte.be). Iedereen zal zich kunnen uitspreken over 11 sleutelkwesties uit het Groenboek. Op een campagnesite zult u uw ruimtelijke voetafdruk kunnen berekenen één www.ruimtevoormorgen.be).

Karliën Vandecasteele

Bekijk de reportage 'Huiswerk' van Panorama: <http://actua.canvas.be/panorama/deze-week/panorama-35-huiswerk/>

 [lees verder](#)

[naar](#)
[boven](#)

~ Actueel ~

Groen licht voor Saeftinghedok vergroot Antwerpse verkeersknoop

Zopas stelde de Vlaamse regering het ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP) voor de Antwerpse haven voorlopig vast. Met dit RUP kan de haven verder uitbreiden op Linkeroever, in de zgn.

Saeftinghezone. Zoals bekend wil het Havenbedrijf hier een nieuw containerdok – het Saeftinghedok – bouwen, naast het Deurganckdok.

Bond Beter Leefmilieu is niet gekant tegen de verdere ontwikkeling van de Antwerpse haven, dit is immers één van de belangrijkste motoren voor onze economie en werkgelegenheid. BBL is wel gekant tegen een nieuw containerdok. Volgens BBL moet de beschikbare ruimte in de haven in de eerste plaats ingezet worden om nieuwe hoogwaardige productiebedrijven aan te trekken. Zo zijn er duidelijk groeikansen voor de groene industrie, een economische trend die Vlaanderen volledig aan het missen is. Het gaat dan om investeringen in milieutechnologie, recyclage van afvalstoffen tot grondstoffen, groene chemie in plaats van petrochemie,... Dergelijke activiteiten zorgen voor een hoge toegevoegde waarde en veel werkgelegenheid. Afhandeling van containers daarentegen zorgt voor een beperkte toegevoegde waarde, minder werkgelegenheid en veel verkeersoverlast.

Het nieuwe Saeftinghedok dat de haven wil bouwen, zal een capaciteit hebben van ongeveer 8 miljoen containers per jaar. Dat zorgt volgens het mobiliteitsonderzoek voor meer dan 13.000 vrachtwagens extra, per dag. De al ernstige congestie en de verkeersproblemen op de Antwerpse ring en op alle toekomstige snelwegen - E19, E17, E34, A12, E313... - zullen alleen maar groter worden. Voor verschillende hoofdwegen komt het mobiliteitsrapport tot de bevinding dat meer dan 100% van de capaciteit nodig is – lange files dus. Door die verder toenemende congestie zal bovendien enorm veel sluipverkeer op het secundaire wegennet ontstaan, waardoor de gemeenten rond het havengebied met ernstige bereikbaarheids- en leefbaarheidsproblemen te kampen krijgen.

Erik Grietens

meer info: Persmededeling van de Vlaamse regering

 lees verder

naar
boven

~ Actueel ~

Elke dag autosalon op de Brusselse Ring !

De race tussen vastgoedgroepen om als eerste met de bouw van een nieuw shoppingcentrum te starten in het noorden van Brussel, gaat onverminderd voort.

Terwijl Vlaanderen in spanning wacht op de beslissing van Vlaams minister Joke Schauvliege (CD&V) over de milieuvergunning voor Uplace, keurde de Brusselse gemeenteraad maandag de openbare aanbestedingen goed voor het NEO-project op de Heizel. Dat NEO-project voorziet naast een congrescentrum, kantoren en woningen ook in de bouw van een shoppingcentrum van 72.000 m². Dat is even groot als het shoppingcenter in Wijnegem. Projectontwikkelaars kunnen zich nu kandidaat stellen om mee te dingen naar de bouw van deze vastgoedprojecten.

Een nieuwe shoppingmall op deze locatie naast de Brusselse Ring zal voor een gigantische verkeersstroom zorgen, met enorme luchtvervuiling tot gevolg. Het wordt hier elke dag autosalon, zo lijkt het wel. Bovendien moet ook nog rekening gehouden worden met een derde project, het shoppingcenter Just Under The Sky van de Mestdagh-Groep. De drie geplande shoppingcentra liggen op amper enkele kilometers van mekaar.

Het mag duidelijk zijn, dat er geen markt is voor drie shoppingcentra zo dicht bijeen. De projectontwikkelaar die eerst kan beginnen bouwen, zal de markt dan ook inpikken. Hoe de verwachte verkeersknoop zal moeten opgelost worden, dat is heel wat minder duidelijk.

~ Actueel ~

Extra rijstroken op Brusselse Ring? Studiedag op 25 juni

Hoe pakken we de fileproblemen op de ring rond Brussel best aan? Die vraag zweeft al enkele jaren door de wandelgangen van de Vlaamse en Brusselse regering. De Vlaamse regering moet in 2012 keuzes maken over het al dan niet aanleggen van extra rijstroken. Zal dit het verkeer vlotter maken? Zorgt dit voor minder sluipverkeer in de omliggende gemeentes? Zijn er alternatieve manieren om de files in te dijken?

Modal Shift, het samenwerkingsverband rond de Brusselse Ring van diverse milieu- en mobiliteitsverenigingen, onderzoekt het binnenkort op een studienamiddag. Vijf sprekers uit binnen- en buitenland bieden een alternatieve en frisse kijk op dit cruciale debat. Afspraak op 25 juni in het Vlaams parlement.

Klik [hier](#) voor het volledige programma en inschrijvingen.

Erik Grietens

~ Actueel ~

OESO pleit voor accijnsverhoging Belgische diesel

In een recent werkdokument maakt de [OESO](#), de Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling, een inschatting van de prijselasticiteit van de vraag naar brandstoffen in België. De OESO berekent dat een prijsverhoging van 10% de brandstofvraag 1.8% zou doen afnemen op de korte termijn en 2.3% op de middellange termijn. Een accijnsverhoging op brandstoffen zal niet

volstaan om de klimaatdoelstellingen te halen, maar maakt wel deel uit van een meer omvattende strategie, zo besluit het werkdocument van de Organisatie voor Economische Ontwikkeling en Samenwerking.

Bij de verbranding van brandstoffen in transport komen er broeikasgassen vrij. Het is de OESO niet ontgaan, dat België er niet goed in slaagt de stijgende broeikasgasemissies van de sector transport terug te brengen. De brandstoffen duurder maken is één van de mogelijke maatregelen om de emissies terug te brengen. Gebruiken we op termijn zuinigere voertuigen of rijden we minder kilometers als de brandstof duurder wordt? Een maatstaf daarvoor is de elasticiteit van de brandstofvraag. De brandstofvraag is duidelijk inelastisch: omdat heel wat verplaatsingen noodzakelijk zijn, en dus neemt de brandstofverkoop niet recht evenredig af met een prijstoenname. Toch is er een effect. De Oeso komt uit op een elasticiteit van -0.18 op de korte termijn en -0.23 op de middellange termijn. De gevonden elasticiteiten zijn lager dan die uit eerdere studies, maar hoger dan in de meeste andere Europese landen.

De organisatie beveelt België aan om in de eerste plaats de accijnzen op diesel te verhogen. Diesel wordt momenteel lichter belast dan benzine. De accijnsverhoging zal volgens het document innovatie stimuleren en de inkomsten kunnen dienen om ander klimaatbeleid te financieren

Mathias Bienstman

 lees verder

naar
boven

~ Actueel ~

Is het klimaat u vier kopjes koffie waard?

Acht euro, of de prijs van vier kopjes koffie. Dat zou de jaarlijkse kost voor iedere Europeaan zijn om de reductiedoelstelling voor broeikasgassen op te trekken van -20% naar -30% tegen 2020. Tot die vaststelling komt een rapport van Bloomberg New Energy Finance. Voor het klimaat is het een wereld van verschil. Met -20% stevenen we af op klimaatchaos, met -30% bevinden we ons in de buurt van een reductiepad dat een gevaarlijke klimaatverandering kan afwenden.

New Energy Finance legt zich toe op financiële analyse van hernieuwbare energie en koolstofmarkten, en maakt deel uit van de Bloomberg groep, de wereldleider voor financieel nieuws. De onderzoeksinstelling bekeek in opdracht van het Engelse Departement voor Energie en Klimaatverandering de kost van meer klimaatambitie. In Europa is er immers een discussie gaande

waarbij onder andere het Verenigd Koninkrijk voor -30% pleit, maar de Polen halsstarrig meer klimaatambitie dwarsbomen. De analisten van Bloomberg berekenden dat -30% broeikasgassen tegen 2020 jaarlijks slechts 0.03 tot 0.04% van het Europese BNP kost. Dat is 3,5 miljard euro per jaar of ongeveer 8 euro per Europeaan per jaar, zeg maar de kostprijs van vier kopjes koffie. Die lage cijfers liggen trouwens geheel in de lijn van een eerder rapport van de Europese Commissie, dat Vlaanderen mee overtuigd heeft om in te zetten op meer klimaatambitie.

Mathias Bienstman

 lees verder

naar
boven

~ Blog ~

Het evenwicht is zoek in de Federale Raad Duurzame Ontwikkeling

Zes leden van werkgeversorganisaties, zes leden van werknemersorganisaties en twee leden van de milieubeweging, zo geeft onze federale regering invulling aan een evenwichtige samenstelling van de Federale Raad voor Duurzame Ontwikkeling.

Dat zegt veel over de manier waarop men in regeringskringen dezer dagen tegen duurzame ontwikkeling aankijkt. Wij interpreteren dit als een ondubbelzinnig signaal dat concurrentievermogen en economische groei de enige échte uitdaging is. Dat we daarbij op alle mogelijke fronten tegen de grenzen van ons ecosysteem aanbotsen, is blijkbaar van ondergeschikt belang voor onze politici.

De sociaal-economische partners hebben onder andere via de Nationale Arbeidsraad (NAR) en de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven (CRB) hun eigen fora om in dialoog te gaan en hun bekommernissen aan de regering over te brengen. De dialoog die de laatste jaren was opgebouwd in de FRDO, tussen de vertegenwoordigers van werknemers, werkgevers en milieuorganisaties komt nu ernstig onder druk te staan.

En dat is een slechte evolutie. Wat de regering nog verwacht van de FRDO met deze samenstelling is niet duidelijk. We zullen ons als milieubeweging dan ook ernstig beraden over de rol die we in deze raad nog kunnen spelen

● Wijzig uw abonnementsgegevens op bondbeterleefmilieu.be.

© Copyright BBL 2012