

Beste leden en sympathisanten,

Er is weer wat tijd verstreken sinds onze laatste nieuwsbrief. Sorry hiervoor, maar er zijn nu eenmaal enkele verschuivingen aan de gang omtrent onze tijds- en activiteiten-indeling. Bij de opstart in 2007 zat Ecofolie als het ware op een eiland. Momenteel zijn er enkele samenwerkingen in het vooruitzicht:

Ecofolie neemt op 2 oktober deel aan de opening van het Pierkespark in de Brugse Poort. Parallel met de openingsactiviteiten zullen enkele woningen hun deuren openzetten om kennis te maken met ecologische verbouwingen in deze buurt. Zo zal ook de Sparrestraat 41 die dag te bezoeken zijn. Dit is tevens een gelegenheid om Ecofolie aan de bezoekers voor te stellen. Vermoedelijk sluiten we in november ook aan bij de klimaathuizen, een initiatief van de Bond Beter Leefmilieu.

Op 25 september participeert Ecofolie aan een inloopdag van Transitie Gent i.s.m. Vorming Plus. En eind november zijn we van de partij op de 2^{de} editie van 'De Groene Loper', een ecologisch filmfestival in Gent. Meer details hierover volgen later.

De voorbije maand hebben we ook benut om kanttekeningen te plaatsen bij het Vlaams Milieubeleidsplan 2011-2015. Gezien de omvang van dit plan waren we genoodzaakt om ons tot enkele thema's te beperken.

Op vraag van enkele mensen organiseren we de komende weken een eerste infoavond omtrent zonnepanelen. Wie graag zelf meer over dit thema te weten wil komen kan zijn of haar eigen groep samenstellen en Ecofolie komt dan bij u langs.

Ook bij deze nieuwsbrief hoort weer een TiensTiens. We vermelden graag nog even dat TiensTiens bruist van energie, maar gebukt gaat onder schulden vanwege het gratis verspreiden van hun krant (3000 exemplaren). Wie deze krant graag leest kan ze helpen overleven mits een gift of abonnement op reknr: 523-0460379-92

Onze eigen financiën kleuren niet meer rood en we hopen dat zo te kunnen houden, al kunnen we vaststellen dat het ecologisch thema in het algemeen aan belangstelling moet inboeten, wat zich voor ons in een lichte terugval van het ledenaantal vertaalt. De economische crisis, de staatshervorming en de pensioenen gaan voor, en BP... ach, dat is toch aan het andere eind van de wereld...

Veel leesplezier! En reacties zijn steeds welkom!

Stefaan en Steven

Sparrestraat 41, 9000 Gent
BTW: 0887.963.833
www.ecofolie.org

09/226.90.99
KBC: 736-0015555-02
Info@ecofolie.org

Edito

Het moet ondertussen zowat twintig jaar geleden zijn dat ik de trotse eigenaar werd van mijn eerste zonnepaneel. Een halve vierkante meter groot, 12 volt en een vermogen van 75 watt. Verre van toereikend om een woning van stroom te voorzien, maar het was een eerste aanzet. Dit lijkt zowaar een nostalgisch verhaal te worden. Toch niet. Vandaag zijn er twee vermeldenswaardige dingen i.v.m. dit zonnepaneel: ten eerste werkt dit paneel nog alsof het gisteren werd aangekocht. Ten tweede -een ogenschijnlijk detail- : op dit paneel prijkt het logo van BP. Eén van 's werelds grootste olie multinationals besliste reeds meer dan een kwarteeuw geleden te investeren in hernieuwbare energie (ook Suez, Total, Bayer e.a. volgden).

Een kwarteeuw geleden had BP dus m.a.w. iemand binnengehaald mét langetermijnvisie. Iemand die toen reeds de eindigheid van het olietijdperk onder ogen zag. Iemand die het bedrijf zou laten evolueren. Het heeft niet mogen baten. Vandaag is BP net als bij de oprichting, meer dan een eeuw geleden, een olieboer. Samen met de andere grote spelers zullen ze de laatste druppel olie uit de aarde persen, want op korte termijn is een conservatief beleid meer rendabel, zowel voor het bedrijf zelf als voor haar aandeelhouders.

Vandaag kan de wereld enkel lijdzaam en machteloos toezien op het resultaat van het recent gevoerde beleid. De Golf van Mexico werd omgetoverd tot één gigantisch oliebad. BP koos voor nog hogere winsten ten koste van de veiligheid en bescherming van het milieu bij oliewinning in zee. Over de echte gevolgen op middellange termijn kan niemand zich uitspreken. De olie blijft spuiten en ondertussen wordt de informatiestroom steeds geringer (wil BP niet meer in haar kaarten laten kijken of is deze ramp al oude berichtgeving geworden voor de media)?

Alex kwam als eerste langs en de tropische stormen doorlopen gestaag het alfabet. Ondertussen is het lek (voorlopig) gedicht, maar er zal nog veel energie (olie) nodig zijn om de klus definitief te klaren én de hele rotzooi op te ruimen. Maar er is meer: zeeën hebben onderstromen. Ze trekken opgewarmd zeewater naar beneden en stuwen dit duizenden kilometers verder weer naar de oppervlakte. Op die manier grijpen twee fenomenen plaats: verdunning op de plaats van de ramp en diffuse vervuiling elders. Zeeën ondergaan een permanente, niet te verwaarlozen, olievervuiling door de scheepvaart die (voorlopig nog) op jaarbasis omvangrijker zou zijn dan de ramp in de Golf van Mexico op zich. De combinatie is dus nefast voor fauna en flora omdat er dit jaar dus sprake is van een quasi verdubbeling van de gangbare (?) olievervuiling. De vooruitzichten zijn dan ook allesbehalve rooskleurig: steeds vaker zien wetenschappers 2050 als eindpunt van de visvangst. Overbevissing, vervuiling en verzuring van de oceanen zijn de belangrijkste boosdoeners.

BP faalde met Deepwater Horizon. Ecofolie beklemtoonde tijdens de rondleidingen in 2007 reeds de waanzin van een soortgelijk project in ontwikkeling door o.a. Chevron, dat olie in diezelfde Golf van Mexico aanboort op méér dan 3 kilometer diepte. Wordt het nu gewoon wachten op de volgende ramp of worden de recente gebeurtenissen een scharnierpunt voor daadwerkelijke transitie? Voorlopig echter blijken oliedollars nog steeds méér waard dan duurzame dollars.

Stefaan Onghena

Over consumentengedrag t.o.v. BP

De geschiedenis leert ons hoe consumenten regelmatig een bedrijf of een regering (tijdelijk) afwijzen door hun product(en) niet meer aan te schaffen. Het is een begrijpelijke reactie bij ethische consumenten om de geldstroom naar een bedrijf met een buitensporig beleid een halt toe te roepen. Het is die kleine rechtspraak die we als consument eigenlijk bij elke te spenderen euro zouden kunnen toepassen.

Maar wat met B.P.? Wat we vandaag weten over BP zijn o.a. volgende elementen:

- Het bedrijf maakte jarenlang gigantische winsten die, door het uitkeren van dividenden, hoge lonen en bonussen, vandaag onttrokken zijn aan dit bedrijf.
- Sinds de catastrofe in de Golf van Mexico kelderde het aandeel, werd besloten geen dividend uit te keren en kijkt BP aan tegen torenhoge facturen voor het uitbetalen van alle bedrijven die hielpen bij het dichten van het lek.
- Momenteel zet BP, naar eigen zeggen, enkele dochterondernemingen in de etalage en klopte het aan bij diverse banken om de hele operatie te financieren.
- Juridisch kijkt BP aan tegen een berg claims van particulieren, bedrijven en de Amerikaanse regering.
- Ter plaatse is het opkuisen en het herstellen van het ecologisch evenwicht -als dit al zal lukken- nog lang niet afgerond. Iedereen heeft er m.a.w. nu belang bij dat BP blijft bestaan. En liefst autonoom. Aangezien een overname vaak aanleiding geeft voor de overnemer om de historische schadeclaims aan het adres van het 'oude' bedrijf af te wimpelen.

Het bizarre aan dit verhaal is nu net dat de winst op elke liter BP-brandstof (wellicht deels) zal gaan naar de rehabilitatie van het getroffen gebied. Een boycot betekent bovendien weer extra winst voor de andere olieboeren, die veelal in het verleden ook verantwoordelijk waren voor milieurampen. Als consument kan je m.a.w. geen kant op. Temeer daar een gigant als BP ook toeleverancier is voor de petrochemische en andere sectoren. Overheden, industrie, transportbedrijven (lucht, vracht en spoor) en tevens openbare vervoersmaatschappijen zijn hun echt belangrijke klanten.

Als we mogen veronderstellen dat BP alsnog zijn verantwoordelijkheid zal opnemen wordt het dus vooral uitkijken naar de regering Obama, die wellicht het grootste bedrag aan schadevergoedingen zal ontvangen (en naar we hopen deze ook daadwerkelijk zal aanwenden in het getroffen gebied).

BP zelf krijgt nu de kans zich als duurzaam bedrijf te herprofilieren door:

1. alle schade te vergoeden.
2. de schade op lange termijn te blijven opvolgen.
3. geen risico's meer te nemen i.v.m. veiligheid.
4. een versnelde overstap naar hernieuwbare energiebronnen te bewerkstelligen.

Stefaan Onghena

De Noordzeering: hoopvolle belofte of megalomaan project?

Stilaan wordt de Noordzeering een begrip dat niet enkel bij insiders gekend is. Toch willen we even verduidelijken welke lading het dekt.

Sinds windenergie van een geiten-wollen-sokken-ideaal evolueerde tot big business hebben diverse projecten en realisaties een schaalvergroting doorgemaakt. Europa heeft met zijn Noordzeering een ambitieus energieproject op tafel liggen.

De Noordzeering is een aaneenschakeling van een aantal offshore windmolenparken die, afhankelijk van vraag of aanbod, aan de aangesloten landen (U.K, België, Nederland, Denemarken, Zweden...) stroom leveren of afnemen. Allerlei studies hebben bewezen dat er, gemiddeld, steeds voldoende wind is op de Noordzee om de stroomlevering, ten allen tijde, te garanderen. Zo kunnen de landen waar het windstil is via de ring stroom ontvangen van andere gebieden in zee en vice versa. Dit lijkt wel hét antwoord op onze hoge energiebehoefte en tevens een beloftevol antwoord op de roep voor nieuwe kerncentrales in Europa. Er zijn echter enkele, niet onbelangrijke, bedenkingen te maken bij dit soort grootschalige projecten.

HOOGLANSPANNING

Deze offshore parken zullen, elk individueel, hoogspanning leveren en vervolgens onderling door middel van een hoogspanningsnetwerk verbonden worden. Op zich verschilt dit niet van de onderling verbonden elektriciteitscentrales aan land. Het heeft echter decennia geduurd vooraleer de schadelijke gevolgen van hoogspanning voor mens en dier werden erkend. Voor de mens geldt de volgende regel: per 10.000 volt een meter afstand houden. Dichter komen is dodelijk. Bij 80.000 volt is dus 8 meter afstand geboden. Het elektromagnetisch veld stopt echter niet bij 8 meter. Het is dus geen onbelangrijke vraag hoe het leven in zee zal reageren op een met hoogspanningskabels bedekte zeebodem. Water is qua geleidbaarheid duidelijk niet te vergelijken met lucht. Tot op heden blijft het echter zoeken naar een wetenschappelijke studie omtrent de impact van bestaande hoogspanningsleidingen in zee.

STROOMVERLIES

Om energie op lange afstand te kunnen transporteren zijn er hoge voltages nodig. Het transport leidt immers onvermijdelijk tot stroomverlies (fysische wet). In het geval van de Noordzeering is het best reëel dat de beschikbare stroom voor België uit IJsland of Zweden afkomstig is. Gezien de afstand is er dus sprake van belangrijke verliezen. Er zou momenteel een technologie ontwikkeld zijn om deze verliezen te minimaliseren. Welke de input aan energie en de kostprijs hiervan zullen zijn, is echter nog niet duidelijk.

MILIEUEFFECTEN BIJ AANLEG

De consoles voor het onderwatergedeelte van de windmolens voor de Thorntonbank waren een tijdje geleden te bewonderen in Oostende. Het hoeft geen tekening dat deze mastodonten, bij transport en plaatsing, heel wat zeeleven vernielen. Het ligt in de lijn der verwachtingen dat er zal geopteerd worden voor een snelle en kostendrukkende plaatsing. Er zal dus moeten op toegezien worden dat de schade voor het zeeleven beperkt blijft.

LOKAAL ENERGIE PRODUCEREN

Het lijkt sterker dan onszelf om naast de ontginning van onze grondstoffen nu ook energie buiten het Europese continent te produceren. Parallel met de Noordzeering hebben ook de Zuid-Europese landen een megaproject op tafel liggen om in hun energie te voorzien. Zij lieten hun blik vallen op de Afrikaanse woestijn. Een eerder voorgesteld project zou Europa voorzien in energie door een enorme dam op de Congo-stroom te bouwen. Is Europa het koloniseren dan nog steeds niet verleerd?

Stilaan worden projecten van gedecentraliseerde energieopwekking verdrongen door megaprojecten. We kunnen nochtans in onze eigen energie voorzien, en wel op eigen bodem, mits een doorgedreven rationalisering van ons energiegebruik. Het is enkel een kwestie van de juiste cocktail samen te stellen van de beschikbare energiebronnen (zon/wind/biomassa/warmtekrachtkoppeling/geothermie/...). Voorwaarde is echter dat we van alle nutteloze energieverblindende toepassingen af moeten. En dat blijkt nu net te veel gevraagd te zijn. Het passiehuis-concept is in die zin reeds achterhaald en zal plaats moeten ruimen voor energieactieve gebouwen. Dit zijn gebouwen die meer energie produceren dan consumeren. Gedecentraliseerde stroomproductie is echter een niet graag gezien concept bij de grote energieproducenten én de overheden. Het impliceert immers meer energieonafhankelijkheid van particulieren en kleine bedrijven, waardoor er ook minder fiscale afroaming mogelijk is. Hierin is echter een belangrijke taak weggelegd voor de energiedistributeurs. Zij hebben de sleutel in handen voor een gedecentraliseerde energiemarkt. Het is dus af te wachten hoe dominant de energieproducenten zullen blijven in de nabije toekomst.

Stefaan Onghena

De lijn Oost-Vlaanderen bespaart

Het lijkt zowat trendy te zijn om in tijden van crisis te besparen. Zelfs voor weinig conjunctuurgevoelige bedrijven als De Lijn. Privébedrijven doen wat ze willen, maar De Lijn is vooral ONS bedrijf. Het staat immers ten dienste van de gemeenschap en wordt overigens financieel gedragen door diezelfde gemeenschap, als klant en via overheidsfinanciering. Zowel De Lijn als de NMBS bespaarden, in het verleden, reeds meerdere malen op verlieslatende ritten (en in de vroegste en nachtelijke rondes). Zo liet De Lijn Oost-Vlaanderen ook nu weer, in een recent perscommuniqué, weten dat ze de vroegste ritten en deze na 23.00u. zowat zal halveren. Bovendien zullen de trams na 23.00u. vervangen worden door (diesel)bussen. Ook de nachtraven zien hun kansen om met het openbaar vervoer thuis te raken halveren in het weekend.

BESPAREN

Als er één bedrijf is dat geen inkomstendaling heeft gekend door de kredietcrisis en de daaropvolgende economische crisis dan zal het wel De Lijn zijn. Jaar na jaar stijgt het reizigersaantal alsook de prijs per rit. Lonen en brandstof vormen de belangrijkste werkingskosten bij De Lijn. Het gehele investeringsprogramma is natuurlijk zeer omvangrijk, maar via afschrijvingen gespreid in de tijd.

Het recente verleden leert ons echter o.m. dat prijsstijgingen van de brandstof aanleiding waren tot het verhogen van de ritprijs. Nu de oliekoers méér dan gehalveerd is t.o.v. haar hoogste piek (zowat 160 \$ per vat), is de prijs per rit alvast niet gedaald. In-

tegendeel, en dat hoeft ook niet omdat (tijdelijke) hogere winstmarges extra fondsen kunnen genereren voor bijkomende investeringen, of om verlieslatende ritten te financieren.

Met het afschaffen of halveren van ritten wordt echter het gebruik van andere vervoermiddelen gestimuleerd terwijl lokale en nationale overheden er juist alles aan doen om het gebruik van de auto te ontmoedigen. Bovendien hebben de nachtbussen ook een bijkomende sociale functie: ze brengen jong en oud (al dan niet met het spreekwoordelijke glaasje te veel op) veilig van en naar hun bestemming in het weekend.

GRATIS EXTRA FIJN STOF

Bussen laten rijden waar tramsporen liggen is niet bepaald een ecologische keuze.

De gehele infrastructuur voor trolleybussen (lijn 3) opdoeken om deze te vervangen door diesel (-hybride?) bussen, om vervolgens dit parcours te vertrammen (ten vroegste in 2016) lijkt vooral een manier om het investeringsprogramma onnodig duur te maken en de strijd tegen het fijn stof naar een latere datum te verplaatsen. De verdiepsing van dit land gaat onverminderd door. Zelfs in die mate dat de raffinaderijen recentelijk met een benzineoverschot kampen! De Lijn draagt hiertoe haar steentje bij. Het inschakelen van te grote trams zorgt dan weer voor extra fijn stof bij het remmen (Om de remkracht te verzekeren, wordt bij het remmen zand op de tramsporen gespoet. De Gentse trams verbruiken op die manier jaarlijks in totaal 180 ton remzand)!!!

BRANDSTOF EN ELEKTRICITEIT BESPAREN (het standpunt van Ecofolie)

Momenteel rijden er bijzonder veel verlengde dieselbussen rond in Gent. Deze hebben een capaciteit van méér dan 100 reizigers. Handig en ecologisch dus tijdens de piekuren. Het valt echter op hoe deze bussen ook tijdens de daluren, 's nachts en in het weekend, vaak rijden aan een bezettingsgraad van enkele procenten. Ook dan verbruiken deze bussen ongeveer 45 liter per 100 km. Er is dus een dringende nood aan kleine bussen, met een beduidend lager verbruik.

Op de tramlijnen is het niet anders. Hier rijden op alle mogelijke uren de mega lange en loodzware hermelijntrams. 's Winters verbruiken deze zelfs meer stroom aan verwarming dan voor hun verplaatsing!

STADSBESTUUR OP ÉÉN LIJN MET MILIEUVERENIGINGEN

Ook de stad liet weten niet tevreden te zijn met de recente bezuinigingsmaatregelen van De Lijn. Daarmee is er meteen een consensus tussen de milieuverenigingen en de lokale overheid. Waarom legt De Lijn zijn oor niet te luisteren bij het stadsbestuur en de Minar (de Stedelijke Adviesraad voor Milieu en Natuur)? Enig overleg met de verschillende partners zou, volgens ons, getuigen van openheid en inspraak. De maatschappelijke functie die de lijn vervult is, zowel op sociaal als ecologisch vlak, te belangrijk om zomaar soloslim te spelen.

Stefaan Onghena