



www.groen.be

pesto

winter 2011 | 10

België-Belgique
P.B.
Antwerpen X
BC 30897



DRIEMAANDELIJKS TIJDSCHRIFT | VERSCHIJNT IN JANUARI, APRIL, JULI EN OKTOBER | ERKENNINGNUMMER P806237 | AFGIFTEKANTOOR: ANTWERPEN X | VER. UITGEVER: WOUTER VAN BESIEN, SERGEANT DE BRUYNestraat 78-82, 1070 BRUSSEL



© jan@jarigo.com

Na klimaatconferentie Cancún: in Durban volgt het echte werk

In het Mexicaanse Cancún is dan toch een klimaatakkoord afgesloten. Voor Kamerlid en deelnemer aan de conferentie Kristof Calvo is het bereikte akkoord een belangrijke stap in de goede richting: 'De internationale klimaatonderhandelingen hebben weer een toekomst. Maar op de volgende klimaatconferentie in het Zuid-Afrikaanse Durban volgt het echte werk.'

► LEES VERDER OP BLZ. 2



[EDITO]

WOUTER VAN BESIEN - Voorzitter Groen!

BELANGRIJK

Ik wens u voor 2011 een goede gezondheid en veel geluk. Af en toe een cliché is altijd mooi meegenomen. En het is bovendien gemeend: zou het niet fantastisch zijn als iedereen gezond en gelukkig was?

Ik wens u ook een nieuwe Belgische regering. Er ligt namelijk genoeg politiek werk op de plank.

Neem de klimaatopwarming. In 2010 kregen we federaal minister Maignette eindelijk zo ver om ons een klimaatwet te beloven, maar door de vervroegde verkiezingen stierf die wet een stille dood.

Neem het energiedossier. De wet die stapsgewijs de kerncentrales sluit, is nog volop van kracht, maar nu zwaait SUEZ-Electrabel met een zogezegd contract met de Belgische overheid waarin zou staan dat die uitstap uitgesteld is. Misschien toch een dossier dat enige politieke aandacht mag krijgen?

De armoede. In een rijk land als België leeft 1,5 miljoen mensen in armoede. Het is een langlopende eis van Groen! en van heel wat sociale bewegingen om alle uitkeringen en minimumlonen tenminste boven de Euro-

pese armoedegrens te laten uitkomen. Waar wachten we eigenlijk op?

En dan uiteraard de oplopende staatsschuld en de begrotingstekorten. Kunnen we eindelijk beginnen te debatteren over hoe we dat probleem op een sociale en slimme manier aanpakken?

Maar die dossiers liggen voorlopig dus nog even stof te vergaren. Want het was eerst aan het debat over staatshervorming en over de splitsing van Brussel-Halle-Vilvoorde.

Uiteraard is zo'n staatshervorming ook belangrijk, en we doen ons uiterste best om die mee te realiseren. Een sterke overheid is immers een onvervangbaar instrument om op alle domeinen een ambitieus, sociaal en duurzaam beleid te voeren. In die zin is de staatshervorming een eerste stap, om dan die andere belangrijke politieke discussies te kunnen beslechten.

En eigenlijk zijn een goed klimaat-, energie- en armoedebelief ook maar instrumenten om ons doel te bereiken. Dat ook onze kinderen uitzicht hebben op hun portie geluk en gezondheid.

inhoud

Onderwijscongres in Gent

Op zaterdag 19 maart houdt Groen! een onderwijscongres in Gent. Over volgende vragen wordt een antwoord verwacht: Is een brede school een goed idee? Pleiten we voor een verplicht vak levensbeschouwing op school? En waarom geen kleinere kleuterklassen?

4

Moet er nog **zout** zijn?

Vandaag is strooizout nog steeds het meest gebruikte middel tegen gladde wegen. Zo beschikt Vlaanderen over dubbel zoveel strooizout als vorig jaar. Maar is dit wel de beste methode, vraagt Hermes Sanctorum zich af. Het Vlaams parlements lid gidst ons – zonder glibberen – langs mogelijke alternatieven.

6

Van industriële grijze muis naar **groene tijger**

De Vlaamse fractie heeft een actieplan opgesteld met tien concrete initiatieven en duidelijke doelstellingen voor maar liefst 16 industriële sectoren. 'Op die manier maken we eindelijk de omslag naar een duurzaam industrieland. Dat zorgt voor duizenden jobs, maakt onze productie duurzamer en verkleint de impact op het milieu.

8

'De besluiten effenen het pad voor een meer doorgedreven internationaal klimaatbeleid en een globaal akkoord in Durban in 2011, de volgende klimaatconferentie. Er zijn stappen gezet op vlak van adaptatie, financiering, shared vision en de rapportering van CO₂-reductie', aldus Calvo. 'Het akkoord is dus een stap in de goede richting, maar het totaalplaatje is nog lang niet voldoende'.

Heel wat waarnemers hebben lovende woorden voor gastland Mexico. 'Terecht', meent Calvo: 'Het proces was tijdens deze conferentie eigenlijk net zo belangrijk als het resultaat. Door open en transparant te werken was er weer vertrouwen bij de ontwikkelingslanden. Dat door de weigering van Bolivia niet alle partijen het akkoord goedkeurden, is dan ook jammer voor de conferentie'.

De voorbereidingen van de volgende klimaatconferentie in Durban in 2011 beginnen vandaag. Het werk is immers nog lang niet af. 'Een allesomvattend bindend akkoord met sterkere reducties is en blijft noodzakelijk. Over heel wat onderwerpen is geen akkoord bereikt: een tweede periode van het Kyoto-protocol, de reductiedoelstelling op lange termijn en het piekmoment van uitstoot'.

De Europese Unie en België moeten inspelen op het hernieuwde klimaathousiasme door zelf een tandje bij te steken. In eigen land moet de volgende federale regering ondermeer een echte klimaatwet uitwerken. De Europese Unie moet zo snel mogelijk haar reductiedoelstelling voor 2020 verhogen tot 30 procent.

'Na Cancun moet de Europese Unie die stap zetten. België moet daar sterk op aandringen', besluit Calvo. Door samen met Eric Jadot (Ecolo) een resolutie neer te leggen in de Kamer hoopt hij een duidelijk Belgisch standpunt over de Europese reductiedoelstelling af te dwingen. 'En om in Durban de grote stap te zetten, moeten Rusland, China en de Verenigde Staten zich anders opstellen'.

Wat is er wel/niet bereikt in Cancún?

Het gematigd positieve resultaat is een opsteker na de mislukte top van Kopenhagen, een jaar geleden. In het bereikte akkoord sluiten 193 landen voor het eerst een bindende over-

eenkomst om de opwarming van de aarde onder de 'riskante' twee graden Celsius te houden.

De belangrijkste genomen maatregel is de oprichting van een groen fonds waarbij rijke landen de arme landen zullen helpen bij hun strijd tegen de klimaatsverandering. De rijkere landen hebben beloofd om tegen 2020 jaarlijks 100 miljard dollar bij te dragen tot het fonds.

Er zijn echter nog geen concrete details over de financiering van het zogeheten Green Climate Fund. Dat moet nog worden besproken in de toekomst. Daarnaast werd ook beslist dat de tropische bossen beter beschermd moeten worden.

Daarnaast maakt dit akkoord de afspraken over uitstootreductie die in Kopenhagen gemaakt zijn bindend en officieel. De tekst maakt ook melding van een controle op uitstootreducties, en stelt daarnaast dat de huidige beloften onvoldoende zijn en omhoog moeten.

Het Kyotoprotocol – voorlopig het enige juridisch bindend protocol – werd echter niet verlengd. Dat protocol werd in 1997 ondertekend door 36 geïndustrialiseerde landen. De grootste vervuilers, de Verenigde Staten en China, waren daar echter niet bij.

Het protocol loopt af in 2012 en dus moet worden beslist of en hoe het protocol wordt voortgezet. Maar er werd alvast wel een opening gelaten voor een vervolg. Daarover zal dus verder onderhandeld worden op de volgende klimaatconferentie in Zuid-Afrika...

■



Federaal parlamentslid Kristof Calvo

Op goede weg naar CO₂-vrije parlementen

Op de klimaatconferentie van Cancun is alvast een andere kleine steen in de rivier verlegd. Zo kon Kamerlid Kristof Calvo, die de conferentie bijwoonde, eigenhandig afdwingen dat de weg naar CO₂-neutrale parlementen werd vrijgemaakt. 'Wie weet krijgt ons land binnenkort het eerste CO₂-neutrale parlement in de wereld.'

Op voorstel van Calvo engageerde de Interparlementaire Unie (IPU), de internationale koepelorganisatie van parlementsleden, zich voor een lagere voetafdruk van hun parlementen. Dat werd beslist op de IPU-bijeenkomst in Cancun. Vertegenwoordigers van parlementen uit alle windstreken scharden zich achter zijn amendement met die opdracht. Het was de enige aanpassing aan de vooraf voorbereide tekst die op de noodzakelijke consensus kon rekenen.

'We also urge parliaments to lead the way by reducing carbon footprint of the parliamentary institutions themselves', klinkt het nu in de tekst. Calvo reageert tevreden op de goedkeuring: 'De tekst ging over hoe het klimaatbeleid zou moeten verbeteren en hoe de parlementen dat kunnen promoten. Maar er was geen aandacht voor de voorbeeldfunctie van de parlementen zelf. Klimaatambitie bepleiten is maar geloofwaardig als de parlementsleden hun ambitie ook zelf tonen.'

Of alle parlement werkelijk aan hun voetafdruk zullen werken is natuurlijk afwachten. Het Belgisch parlement kan alvast zijn steentje bijdragen. 'De Kamer kan nog vele inspanningen doen om de voetafdruk te verlagen. Er zijn in het verleden al enkele kleine stapjes gezet, maar er is bijvoorbeeld nog altijd geen dubbel glas in de bureaus van de Kamer. Ook het papiergebruik kunnen we nog gevoelig verminderen', aldus Calvo.

Calvo zal via een brief aan Kamervoorzitter André Flahaut en aan fractievoorzitters van democratische partijen vragen om samen te bekijken hoe de milieu-impact van de Kamer gevoelig en stapsgewijs kan worden verminderd tot CO₂-neutraal. 'Dat lijkt zeer ambitieus. Maar als het kan, moeten we ervoor gaan. Wie weet heeft België dan het eerste CO₂-neutrale parlement in de wereld. Dat zou een geweldige boost kunnen zijn voor het klimaatbewustzijn in ons land,' besluit Calvo.

In de aanloop naar de VN-klimaatconferentie in het Mexicaanse Cancun trok Groen! alle registers open om aandacht te vragen voor de klimaatverandering. Zo schuimde Kristof Calvo markten en pleinen in Vlaanderen af met een speciaal klimaatmagazine en een Cancun-klimaatmobiel (zie foto's). Daarnaast lanceerde de partij een fictieve vacature voor een ambitieuze klimaatminister. Via de website kon iedereen zich kandidaat stellen. Daar kwamen honderden reacties op. Een selectie ervan vind je hieronder.

HET KLIMAAT IS OVERAL



agenda

5-6 FEBRUARI 2011 KORTRIJK XPO ECOPOP

Op zaterdag 5 en zondag 6 februari wordt Kortrijk Xpo opnieuw het decor voor de eco-, bio- en duurzaamheidswedaagse van de Benelux. Met workshops, lezingen en zelfs eco-comedy van o.a. Casa Calida, Vereniging voor Bos in Vlaanderen, Sea First Foundation, Natuurkoepel, Style Me Green en VELT.

www.ecopop.be

16 FEBRUARI 2011 DIKKE-TRUIENDAG

MOS (Milieuzorg Op School) en **Ecocampus** (Milieuzorg in het hoger onderwijs) roepen iedereen op om woensdag 16 februari 2011 deel te nemen aan de Dikke-truiendag. De campagne mikt vooral op eenvoudige maatregelen, die ook daarna op een structurele wijze aangehouden kunnen worden. Bedoeling is samen de strijd aan te gaan tegen de uitstoot van broeikasgassen en de opwarming van het klimaat. Deze campagne richt zich vooral naar het onderwijs. Dat belet natuurlijk niet dat je ook thuis of op het werk kan meedoen.

dikke-truiendag.lne.be

24 APRIL 2011 DAG VAN DE AARDE 2011

Er is te weinig aandacht voor de plaats van kinderen in ruimtelijke plannen. Daarom slaan de milieubeweging en de Gezinsbond in 2011 de handen in elkaar op Dag van de Aarde. Zo vragen ze aandacht om de verdere versnippering van onze open ruimte tegen te gaan en te komen tot een beter beheer van speelruimte, bos en natuur.

www.weekvandeaarde.be

ecomix

Groener vrijen met een eco-condoom

Een condoom garandeert dan wel veilige seks, goed voor het milieu is het niet. Een nieuw model van condoom biedt een oplossing: het is gemaakt van fair trade rubber, het draagt een CO₂-neutraal certificaat en is zo 's werelds eerste klimaatneutrale condoom. Het betreffende bedrijf steekt zijn rubbertjes in een ethisch verantwoord jasje. Het rubber draagt het FSC-keurmerk, de garantie voor duurzame bosbouw. Concreet betekent dit dat je bijdraagt aan hogere lonen en betere werkomstandigheden voor de rubberboeren. Ook bevatten deze condooms geen dierlijke bestanddelen. Goed nieuws dus voor de vegetariërs onder ons.



DEBATTENCYCLUS JONG GROEN! over de toekomst van onze steden

Jong Groen! ziet de stad niet als een probleem, maar als de oplossing voor de uitdagingen waar we als samenleving voor staan. De toekomst ligt in de steden, maar een stad moet leefbaar zijn. Hoe creëren we een leefbare, duurzame stad die opgewassen is tegen de grote demografische en ecologische druk? In aanloop naar haar Congres op zaterdag 7 mei, organiseert Jong Groen! een debattencyclus over de toekomst van onze steden. Ze zoomt in op vier deelthema's – Huizen op stellen, Is er nog plaats voor mij?, Kleuren binnen de lijntjes en Energie voor de stad – en nodigt telkens enkele interessante sprekers (o.a. Mieke Vogels, Dirk Vansintjan van Ecopower en Kristof Calvo) uit.

Alle info op www.jonggroen.be/stad2030

Opvangcrisis asielzoekers

GROEN! ASIELPLAN MET STRUCTURELE MAATREGELEN

Wat het Belgische asielbeleid en de opvang van asielzoekers betreft, is er nood aan een uitgewerkt tweesporenbeleid. Het eerste spoor was het meest acute: 6.700 asielzoekers stonden op straat en leefden in erbarmelijke omstandigheden. Er moest dringend opvang voorzien worden voor deze mensen zodat zij de vriesnachten konden doorkomen. De federale regering kon hiervoor haar rampenplan ontplooiën.

Tegelijkertijd moet de federale overheid onderhandelen met de OCMW's voor de dringende opstart van meer lokale opvanginitiatieven (LOI's), vindt Piryns. 'De OCMW's hebben een zekere tijd nodig om de opvanginitiatieven op te starten. Maar zo'n ramp kunnen we ons geen tweede jaar op rij veroorloven. We hebben dringend nood aan structurele maatregelen, om te vermijden dat we volgend jaar en het jaar daarna opnieuw in dezelfde crisis belanden.'

Daarom heeft senator Piryns het groene asielplan bekendgemaakt, met daarin zowel tijdelijke (zie vorige twee alinea's) als structurele maatregelen. Structureel wil Groen! het Belgische asielbeleid performanter maken en heeft daarvoor een asielplan uitgewerkt dat steelt op drie beginselen: voldoende opvangplaatsen, een vlottere en snellere procedure en een aanzienlijke toename van het aantal asielzoekers die vrijwillig terugkeren.

Qua oplossingen voor voldoende opvang stelt Groen! voor. Alle asielzoekers zonder opvang moesten de kans op onderdak krijgen voor eind 2010 (via rampenplan en spreidingsplan). Vanaf 1 april 2011: solidariteit vanwege de gemeenten door de verplichte inrichting van LOI's in alle gemeenten (met uitzondering van de grote steden). En een extra operationeel team van medewerkers van Fedasil die huisvesting zoeken tegen 1 februari 2011.

Verder wil Groen! de asielprocedure en de terugkeer menselijker en vlotter laten verlopen. 'Wij stellen voor om een systeem van asielbegeleiders in te voeren naar Zweedse en Australisch model. In deze landen blijkt dit model heel positieve effecten te hebben naar de kwaliteit van de begeleiding in de procedure en naar vrijwillige terugkeer. In Australië ligt het aantal vrijwillige terugkeerders onder de afgewezen asielzoekers die op deze manier begeleid worden rond de 70 procent.'

'In de praktijk krijgt elke asielzoeker van bij aanvang automatisch een asielbegeleider toegewezen, onafhankelijk van zijn opvangsituatie. Deze asielbegeleider begeleidt de asielzoeker gedurende zijn hele verblijf in België op twee sporen: verblijf en terugkeer. De asielbegeleider is een vertrouwensfiguur. Het gaat om een professionele werknemer in dienst van de overheid of een NGO. Tegen 1 juli 2011 willen we zo'n systeem operationaliseren voor het hele opvangnetwerk.'

De partij heeft ook ingrepen in de procedure in petto, om ze opnieuw sneller te laten verlopen en de kwaliteit ervan te verhogen: zo moeten ondermeer achterstanden bij het Commissariaat-Generaal voor de Vluchtelingen en de Staatlozen (CGVS) en RVV (beroepsrechtbank) gehalveerd zijn tegen eind 2011. En de duur van de asielprocedure moet tegen eind 2011 teruggebracht zijn tot zes maanden bij CGVS voor 80 procent van de dossiers en idem voor RVV.

Inzake terugkeer wil Groen! volop inzetten op vrijwillige terugkeer waarbij gedwongen terugkeer duidelijk aanwezig blijft als stok achter de deur. 'Zo moet het aantal vrijwillige terugkeren in 2011 verdubbelen t.o.v. 2010 en de drie jaren daarna telkens met 25 procent stijgen. Tegen 1 juli 2011 moet het 'terugkeertraject' operationeel zijn. We willen het aantal plaatsen in de open terugkeerwoningen verdubbelen tegen eind 2011 en er tegen 1 juli 2011 een juridische basis voor creëren.'

■ Wie het volledige plan wil nalezen kan daarvoor terecht op www.groen.be (zoek naar asielplan via de zoekfunctie rechts bovenaan)





© Sien Verstraeten

ONDERWIJSCONGRES // 19 MAART 2011 // GENT

Op zaterdag 19 maart houdt Groen! een onderwijscongres in Gent. Bedoeling is dat daar de leden beslissen over het standpunt van de partij inzake onderwijs, een materie die iedereen na aan het hart ligt. Onder andere over de volgende punten beslissen we: Is een brede school een goed idee? Pleiten we voor een verplicht eenheidsvak levensbeschouwing op school? En kiezen we resoluut voor kleine kleuterklassen? Een directeur van een brede school en een morafilosoof zijn alvast pro. Een kleuterleidster getuigt dan weer anoniem hoe moeilijk het is om soms met 35 kleuters te werken.

Speerpunt 1

Een Brede School?

Luc Lamote leidt met succes het Antwerpse Centrum Deeltijds Onderwijs Het Keerpunt in Borgerhout, een schoolvoorbeeld van een Brede School.

Luc, vertel eens, wat is het 'Het Keerpunt'?

'Wel, laat mij eerst zeggen dat de leerlingen die op mijn school zitten het watervalstelsysteem al helemaal hebben door lopen. In het watervalstelsysteem gaat het van tik, tik, tik, en dan helemaal onderaan heb je de tok, en dat zijn wij... En wij zijn met te veel. Dat toont aan dat ons pedagogisch systeem faalt.' 'Ik 'verzorg' mijn leerlingen niet, ik leer ze met twee woorden spreken. Wat bedoel ik daarmee? Ik leer ze attitudes die ze nodig hebben op de arbeidsmarkt. Er wat vinden ze in hun school? Succeservaring, maar ook orde, respect, structuur en veiligheid. Voor het einde van de eerste maand hier gaan ze met iets naar huis dat ze zelf hebben gemaakt en waar ze trots op kunnen zijn.'

In welke zin is 'Het Keerpunt' dan een Brede School?

'Voor mij is een Brede School in de eerste plaats een school die iets betekent voor de omgeving, de straat, de buurt, de stad. Wij zijn geen eiland. We staan open voor de buurt, zien de school als een markt. Dat is ook een zaak van fysieke ruimte als opportuniteit. Wij huisvesten tal van projecten en organisaties: een Marokkaans onderwijsondersteuningsproject, een onthaalproject voor nieuwkomers, buurtsportactiviteiten, een restaurant, crèche, muziekschool...'

'We organiseren ook catering en receptie. En wie verzorgt die recepties, de catering? Wie werkt in de crèche? Juist, mijn leerlingen. Leerlingen worden hier voorbereid op de arbeidsmarkt en ze zijn hier tegelijk al op de arbeidsmarkt. Maar de markt die mijn school is geeft hen ook zoveel meer. De muziekschool die hier is gevestigd doet bij heel wat leerlingen de ogen opengaan. Zo zorgt de markt voor een verbreding van hun leefwereld.'

Wat is het allerbelangrijkste voor jou aan brede school?

'We zijn een netwerk, een sociaal netwerk. Op de markt kom je om goeie producten te kopen, maar ook en vooral om mensen te ontmoeten. Er is de laatste jaren een positieve dynamiek op gang gekomen in Oud-Borgerhout. Sinds de start van de Brede School en de komst van Cinema Roma is de kans dat je hier met criminaliteit wordt geconfronteerd tien keer verkleind. We kennen elkaar beter hé, er zit meer schuw in de buurt, de sociale controle is groter.'

www.bredeschoolhetkeerpunt.be

Speerpunt 2

Verplicht vak levensbeschouwing?

Patrick Loobuyck, morafilosoof aan universiteit van Antwerpen Gent, pleit voor een eenheidsvak over 'levensbeschouwing, filosofie en burgerschap'.

Wat houdt uw voorstel precies in?

'Ik pleit voor de invoering van een verplicht eenheidsvak levensbeschouwing en filosofie, zowel in het vrij als in het officieel onderwijs, voor de volledige twaalf jaar leerplichtonderwijs. In dat vak moet ruimte gemaakt worden voor filosofische, ethische, maatschappelijke en levensbeschouwelijke vragen. Daarnaast kunnen de huidige levensbeschouwelijke vakken blijven bestaan, maar dan facultatief. Ik zou het huidige systeem willen omdraaien: nu kan iedereen die dat wil een vrijstelling aanvragen, in het systeem dat ik voorstel kan iedereen die daar expliciet om vraagt de levensbeschouwelijke lessen krijgen die hij wenst'.

Waarom dit voorstel? Waarom is hier nood aan?

'Kijk, de organisatie van de levensbeschouwelijke vakken is grondwettelijk verankerd. Ze zijn een resultaat van het schoolpact van 1958. Het schoolpact betekende het einde van de schoolstrijd, zorgde voor schoolvrede en lag aan de basis voor een wettelijk verankerde actief pluralistische houding in ons onderwijs. Sinds de jaren '50 is onze samenleving echter serieus veranderd en kenden we grote migratiegolven met een veel meer diverse, multiculturele samenleving tot gevolg. Dat loopt niet altijd makkelijk'.

'Recent nog toonde onderzoek aan dat Vlaanderen het niet goed doet op het vlak van het aanleren van burgerschap en maatschappelijke attitudes, en dat onze jongeren vrij negatief staan ten opzichte van migranten. Nochtans zullen het die jongeren zijn die binnenkort een antwoord zullen moeten geven op het zogenaamde failliet van die multiculturele samenleving en de toenemende samenlevingsproblemen. Zo'n eenheidsvak levensbeschouwing kan ons wettelijk verankerde actief pluralisme een nieuw elan geven'.

'Het kan verschillende levensvisie beter met elkaar in contact brengen, een soort echte vrije ruimte creëren om tijd te maken voor vragen die te maken hebben met burgerschap, morele verantwoordelijkheid, met de plaats van levensbeschouwingen in onze samenleving...De leerkrachten levensbeschouwing kunnen daar voor mij een fantastische rol in spelen. Tegelijk kunnen de godsdienstenlessen weer meer echte godsdienstenlessen worden. Weet je, ik ben er echt van overtuigd dat zo'n vak kan bijdragen tot meer begrip voor elkaar en elkaars levensvisie, en dat zullen we nodig hebben'.

Speerpunt 3

Kleinere kleuterklassen

Een kleuterjuf smeekt om kleine kleuterklassen...

Kan je iets zeggen over wat voor u het ideale aantal kleuters per klas zou zijn?

'Er zijn echt, echt té veel kleuters in de klassen. Het ideale getal zou niet meer dan 18 kleuters mogen zijn, maar dan eigenlijk nog zonder zorgkinderen die speciale aandacht vragen...

In de onthaalklas is het probleem van de klasgrootte eigenlijk nog dwingend. Men start soms met acht kleuters maar op het einde van het schooljaar zijn er soms vijftendertig of meer. Dat is eerlijk waar, niet te doen. De klasruimte is hier veel te klein voor, die drukte, dat brengt voor die kleutertjes zoveel stress en vermoeidheid mee.

Die peuters vragen nog veel meer aandacht dan de andere leeftijdsgroepen. Soms realiseer je je 's avonds dat je met bepaalde peutertjes een hele dag geen contact hebt gehad, wat zo spijtig is. Sommige van die kleintjes krijgen het zo moeilijk na Pasen of Hemelvaart omdat zij niet genoeg aandacht krijgen. Eigenlijk leren ze vooral vechten om aandacht in die grote klassen.

Ik heb soms echt het gevoel dat ik achter de feiten aanloop. Dat ik nu, in de winter, laarsje uit doe en pantoffels aan, mutsen zoek, sjaals knoop, neuzen snuit, broekjes ververs...Ik kan zo weinig echt rustig met mijn kleintjes bezig zijn, laat staan dat ik problemen kan detecteren, kan remediëren, aandacht kan hebben voor taal.'

Is het streven naar kleinere kleuterklassen een prioriteit waar je achter staat of zijn er dingen waar je meer belang aan hecht?

'Kleinere kleuterklassen is voor mij een absolute toprioriteit. Het zou zoveel problemen preventief kunnen aanpakken en oplossen...Ik ben ervan overtuigd dat we daarmee op langere termijn veel geld zouden uitsparen voor extra zorg én voor het herstellen van probleemgedrag later...Maar weet je, die kleine klassen zijn zogezegd al jaren een prioriteit. Ik stond jaren in het onderwijs en toen ik begon was dit ook een prioriteit. Er is op dit gebied niets veranderd. Alleen komen nu bijna alle kleutertjes op 2,5 jaar naar school, en zijn de klassen eigenlijk nog groter geworden. Wat wel positief is is de hulp van een kinderverzorgster bij de peuters. Zij zouden echt veel meer uren moeten krijgen. De onthaalklas is de zwaarste klas van de kleuterschool. Die vraagt heel veel kracht van een kleuterleidster, zowel lichamelijk als geestelijk. Onderschat de peuters, én het belang van zo'n onthaalklas niet'.

HET CONGRES: SLUITSTUK VAN EEN ANDERHALFJAAR

DUREND ONDERWIJSTRAJECT

Ongeveer anderhalf jaar geleden beslisten de leden van Groen! en het partijbestuur dat we onderwijs zo belangrijk vonden dat we het hoger op de politieke agenda wilden krijgen. We wilden er als partij echt in investeren, zowel nationaal, in de parlementen, en in de lokale groepen. We wilden niet zomaar wat teksten produceren maar beslisten de boer op te gaan en te praten met experts, met vakbonden, met leerkrachten en directeurs, met mensen die dagelijks met hun twee voeten in de praktijk staan.

We richtten een heel actieve interne werkgroep op, en een brede klankbordgroep. We organiseerden een brede consultatieronde over de eerste teksten. Leden konden Vlaams Parlementslid Elisabeth Meuleman en Brussels Parlementslid Elke Van den Brandt 'boeken' voor een gesprek op de sofa, in je huiskamer, met leerkrachten, of oudergroepen. Ze zaten op vele sofa's in heel Vlaanderen en Brussel. We hielden ook Groen! café's – interactieve gesprekken met experts – in

Mechelen, Gent, Zuid-Oost-Vlaanderen, Eeklo en Kuregem. We organiseerden drie rondetafels: rond de preventie van schooluitval, de modernisering van het lerarenberoep en rond levensbeschouwing. Nu in januari volgt een laatste rondetafel over taalbeleid op school. En met ons wijs-zine informeren we jullie over onze activiteiten...

En het congres zelf? Dat wordt heel open en levendig, interactief en kindvriendelijk.



Vlaams parlementslid Elisabeth Meuleman



Onze mobiliteit lijkt steeds vaker immobilisme. Met een slakkengangjes schuifelen we langs- of doorheen onze dichtgeslibde steden.

Sommigen denken nog altijd dat een oplossing uit de 20ste eeuw nog helpt: een doorgedreven investering in nieuwe infrastructuur en extra rijstroken. Maar zo creëer je alleen maar een aanzuigeffect voor extra verkeer.

En bovendien hebben we nog meer redenen om na te denken over onze mobiliteit. Uitlaatgassen zorgen voor gezondheidsproblemen zoals astma en dragen in belangrijke mate bij tot de klimaatverandering. Naarmate de oliereserves slinken en het oppompen een steeds hachelijker onderneming wordt, zal ook de prijs aan de pomp sterk stijgen. Ook het massaal overschakelen op de elektrische auto is niet echt een realistische optie. Mochten we er al in slagen om op een verantwoorde manier aan voldoende elektriciteit te geraken, dan nog moeten we een alternatief vinden voor het schaarse lithium voor de aanmaak van de batterijen.

Een meer doortastende aanpak van het mobiliteitsvraagstuk dringt zich op: hoe te komen tot een echt duurzame mobiliteit? Koplopers op dit vlak zijn vooral te vinden op stedelijk vlak. Daarom nodigde Oikos experts uit koplopersteden uit voor het congres Moving Minds: After the Car in Brussel.

De deelnemers kregen eerst een globaal en theoretisch kader geschetst, met zowel gegevens over de negatieve effecten van het huidige transportsysteem als over nieuwe concepten zoals veerkracht. Maar natuurlijk spreken de praktijkvoorbeelden het meeste tot de verbeelding.

Stockholm bijvoorbeeld, dat een goed uitgebouwd systeem van openbaar vervoer aanvulde met een systeem van tolheffing. Over dit systeem werd pas een referendum georganiseerd na een proefperiode van zes maanden. Zodat alle burgers met de nodige ervaringsdeskundigheid hun stem konden uitbrengen. Zo leverde het referendum, tegen alle verwachtingen in, een meerderheid op. Investerings in openbaar vervoer samen met de tolheffing resulteerden in een daling van het autoverkeer met twintig procent!

Zürich investeerde de voorbije drie decennia massaal in een fijnmazig openbaar vervoersnetwerk van zowel treinen als trams. Viervijfde van alle trams hebben minder dan dertig seconden vertraging over heel hun traject. Door de combinatie van deze betrouwbaarheid met een hoge frequentie neemt iedereen de tram in de stad: inclusief ministers en zakenlui. En met slechts vijftig parkeerplaatsen aan het centraal station merk je dat deze stad meer en meer kan functioneren zonder auto.

Amsterdam profileert zich met succes als fietshoofdstad. Dit komt onder meer door de uitbouw van een



fijnmazig fietsnetwerk, zodat je overal snel en veilig in de stad kan fietsen. En een lussensysteem dat doorgaand autoverkeer onmogelijk maakt, drong het aantal auto's terug. Nu wordt er sterk geïnvesteerd in een fietsparkeerbeleid, met fietsparkings over heel de stad. Complementair werd het autoparkeren in het centrum erg duur gemaakt. Ondertussen gebeurt meer dan de helft van de verplaatsingen in de binnenstad met de fiets.

Brussel is jammer genoeg nog de Europese hoofdstad met de meeste files. Het ambitieuze 'Iris 2'-plan, aangestuurd door Staatssecretaris Bruno De Lille, wil daar nu verandering in brengen en bundelt maatregelen die in voorbeeldsteden vruchten afwierpen. Zo zullen bijvoorbeeld waar mogelijk autovrije of -luwe plekken worden gecreëerd. De verdere uitbouw van het Villo!-netwerk moet er voor zorgen dat er meer gefietst wordt in Brussel. Ook het aantal parkeerplaatsen wordt afgebouwd om de instroom te ontmoedigen. Dit uiteraard met de verdere uitbouw van het openbaar vervoer als waardig en betrouwbaar alternatief.

Slotsom van het congres: werk maken van duurzame mobiliteit is echt mogelijk. En de steden die het doen, combineren een hoge levenskwaliteit met een sterke economische activiteit. Vlaamse steden weten nu duidelijk wat hen te doen staat.

■ Alle presentaties van het congres Moving Minds – After the Car zijn terug te vinden op www.oikos.be. In 2011 verschijnt het congresboek.

Moet er nog **zout** zijn?

Vandaag is strooizout nog steeds het meest gebruikte middel tegen gladde wegen. Zo beschikt Vlaanderen over dubbel zoveel strooizout als vorig jaar. Bedoeling is om te vermijden dat men – zoals vorige winter – geconfronteerd wordt met een tekort. Maar is dit wel de beste methode, vraagt Hermes Sanctorum zich af. Het Vlaams parlementslid gidst ons – zonder glibberen – langs mogelijke alternatieven.

Vorige winter kreeg Vlaanderen enkele forse winterprikken. Die veroorzaakten niet alleen zware verkeersellende, maar ook een tekort aan strooizout. Om een herhaling van dat scenario te vermijden heeft het Vlaamse Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) voor deze winter 35.000 ton zout besteld. Dat is ruim dubbel zoveel als vorige winter (15.000 ton). ‘Enorm veel’, zegt Sanctorum. ‘Zeker als men beseft dat dit het wegdek beschadigt en ook negatieve ecologische effecten heeft.’

Het Vlaams parlementslid blikt even terug op het verleden. ‘Tot in de jaren zestig werd vooral zand en grind gebruikt, en soms ook wel het erg schadelijke calciumchloride. In de jaren zeventig schakelde men over op natriumchloride of keukenzout. Nog later, in de jaren negentig, begon men met preventief natstrooien, wat eigenlijk een hele verbetering is in vergelijking met het gebruik van zuiver strooizout.’

‘Tegenwoordig worden de wegen bestrooid met een combinatie van droog zout en dooizout in pekelvorm. Door het zout te bevochtigen, blijft het beter aan de weg kleven, wordt de dooiende werking versneld en moet er minder zout gebruikt worden voor hetzelfde resultaat. Daardoor wordt het milieu minder belast. Voor planten in de eerste halve meter van de berm tegen de rijweg is de toestand echter anders. Strooizout is trouwens ook slecht voor de dieren en het grondwater.’

Vraag is dan ook of de huidige methode ook de beste is. Milieuspecialisten pleiten onder meer voor het opnieuw gebruiken van zand of voor meer sneeuw ruimen, zoals in het buitenland vaak gebeurt. Anderen promoten dan weer het gebruik van zeezout in plaats van keukenzout, onder meer omwille van de grotere korrelgrootte, want dat zou minder nadelige ecologische effecten met zich meebrengen. Op de markt bestaan trouwens ook andere alternatieven, verzekert Sanctorum nog.

Zo zijn er kleikorrels als alternatief, aanvulling of opwaardering voor het klassieke strooizout. Argex W wordt (lokaal) vervaardigd uit geëxpandeerde klei en vervolgens gebroken. Het is volkomen milieuvriendelijk en uitermate geschikt als winterstrooigoed voor voetpaden, parken of openbare pleinen, parkeerplaatsen en industrieterreinen. Het product Argex Winterstrooi werd al met succes toegepast in zowel België als Nederland.

Er is ook Eco Thaw, een natuurlijk, vloeibaar concentraat dat verschillende voordelen biedt: minder schadelijk voor het wegdek, volledig biologisch afbreekbaar, geen toxische stoffen en dus veilig voor mens en beplanting. Bovendien zou het gebruik de kosten van het strooien met 40 procent verminderen. Eco-thaw wordt ook vaak gebruikt in combinatie met strooizout. Ook dan zijn de voordelen aanzienlijk. ■

“Milieuspecialisten pleiten voor het opnieuw gebruiken van zand of voor meer sneeuw ruimen.



© Imagodesk/Geert Vanden Wijngaert

Bij sneeuw of ijs, neem gerust de fiets in Mortsel

Mortsel is een schoolvoorbeeld als het op sneeuw- en ijsvrije fietspaden aankomt: sinds vorig jaar kunnen fietsers er zonder risico op uitschuivers terecht op alle fietspaden. Dat dankt de stad aan twee dingen: een goede voorbereiding en een grote sneeuwploeg. En die aanpak werkt, getuige een lezersbrief in een lokale krant: ‘Wat een luxe om je met de fiets te kunnen verplaatsen, zonder op de rijweg te moeten.’

Vorig jaar dezelfde periode kampten meer en meer gemeenten met slinkende zoutvoorraden door het aanhoudende vriesweer. Er heerste dan ook een algemene zoutschaarste in heel België en in de buurlanden. Daarom werden de strooiacties op snelwegen en gewestwegen niet meer gecoördineerd vanuit de 28 wegen-districten, maar op provinciaal niveau. Vandaar dat gouverneurs allerhande hun gemeentebesturen vroegen om economisch om te springen met hun voorraden.

Deze oproep viel alvast niet in dovemansoren in Antwerpen. Zo kocht de Stad Mortsel al voor de winterprik een grote sneeuwploeg. De ploeg kan op een grote vrachtwagen gemonteerd worden waardoor sneeuw en ijsel makkelijker verwijderd kunnen worden van de wegen. Door de ploeg is er sindsdien ook minder zout nodig. Eerst worden de grote wegen behandeld, daarna worden de kleinere wegen aangepakt. Ook het vrijmaken van de fietspaden is voor Mortsel een prioriteit.

Een goede voorbereiding is alles, zo denken ze in Mortsel. Tot een paar jaar geleden werden fietspaden niet op dezelfde wijze behandeld als autowegen op vlak van sneeuw- en ijzelbestrijding. Inmiddels werd de procedure op punt gesteld en wordt pro-actief werk geleverd. Er werd een speciale sneeuwruimer voor fietspaden aangekocht en er werd een nieuwe planning rond sneeuwplougen gemaakt.

‘Dit heeft tot positieve resultaten geleid. Van bij het begin werden ook fietspaden geruimd’, zegt groene burgemeester Ingrid Pira. ‘Zeer snel merkten we via mails, brieven en op straat dat het ruimen van fietspaden op ontzettend veel enthousiasme en respect onthaald werd. We vernamen zelfs dat mensen hun auto lieten staan om de fiets te nemen omdat de fietspaden zo mooi geruimd waren. Boodschap is dus: neem in Mortsel gerust de fiets, want de fietspaden zijn sneeuwvrij.’

‘Bedrijfswagens rijden onveiliger, vervuilen meer en kosten handenvol geld’

Dat België het land van de bedrijfswagens is, is voor niemand een geheim. “Bedrijfswagens genieten in ons land een zeer gunstig fiscaal regime, en dat kost ons jaarlijks handenvol geld.” aldus Annemie Maes. Het Brussels parlementslid wil af van dat milieuvervuilende, geldverslindende belastingsvoordeel. De staat verliest met dit systeem bijna 4 miljard euro per jaar aan fiscale inkomsten.

Eén snelle blik op de Brusselse Ring 's ochtends of op de talloze bedrijfsparkings volstaat: er rijden veel bedrijfswagens rond in België, zeer veel. Het is bijwijken hallucinant: bijna één op twee nieuwe inschrijvingen zijn ondertussen bedrijfswagens. Uit een recente mobiliteitsstudie over de Brusselse Ring blijkt ook dat het aandeel bedrijfswagens in het Brussels gewest vier keer hoger ligt dan in de rest van het land.

Waarom zijn dat er zoveel, vraagt Maes zich af. Het Brussels parlementslid geeft zelf verschillende redenen voor het fenomeen aan. ‘Vooreerst is een bedrijfswagen een statussymbool. Menig CEO, financieel directeur, bedrijfsleider, minister of zelfs parlementslid kan zich eenvoudigweg niet voorstellen om zonder een (bedrijfs)wagen door het leven te gaan. Dit zou beschouwd worden als een aantasting van prestige en gezag.’

De bedrijfswagen als statussymbool beperkt zich echter niet tot bedrijfsleiders of CEO's alleen. Het merendeel van de bedrijfswagens wordt gegeven aan werknemers (als extralegaal voordeel of looncompensatie). Strikt genomen hebben die echter geen voertuig nodig hebben om hun job uit te oefenen. Afgezien van woon-werkverkeer wordt slechts een deel van de bedrijfsvloot echt gebruikt als professioneel voertuig: 30 procent voor professionele doeleinden en 70 procent voor privéverplaatsingen.

Annemie Maes stelt daarom een alternatief voor. ‘Willen we dit systeem van bedrijfswagens als looncompensatie veranderen, moeten we de mensen die nu van dit fiscale voordeel genieten wel iets anders bieden. Anders pakken we hen al snel een 500 euro netto in de maand af. Dat moet gecompenseerd

worden. Een soort mobiliteitskrediet, naar wens in te vullen, of een ander fiscaal voordeel, dat ook interessant blijft voor werkgevers.’

Verder rijden chauffeurs van bedrijfswagens ook anders dan mensen met een eigen auto, aldus het BIVV: ze rijden vaker te snel, zorgen voor meer verkeersonveiligheid, vervuilen meer en stoten meer CO₂ uit. En wie een bedrijfswagen bezit, rijdt er 2,5x meer mee rond dan met een eigen wagen. Het voertuig wordt te vaak gebruikt wanneer het eigenlijk niet nodig is. Voor korte afstanden van 1 à 2 km wordt er veel gemakkelijker een bedrijfswagen genomen dan dat eindje lopen of fietsen.

En aangezien er intussen zoveel bedrijfswagens rondrijden, maakt het bezit ervan geen verschil meer, maar wel de grootte van de bedrijfswagen. De Belgische bedrijfswagen heeft steeds meer te kampen met overdimensionering: het aandeel kleine stadsautootjes binnen het bedrijfswagenpark is beperkt tot 30 procent. In de regel (70 procent) gaat het over grote, enorm zware kolossen, die niet in verhouding staan tot hun eigenlijk gebruik, en die enorm veel (openbare) ruimte in beslag nemen.

De ‘milieuvriendelijke’ modellen – een auto is per definitie niet milieuvriendelijk – zijn op zich een goede zaak, voegt Maes er aan toe. ‘Helaas wordt hun performantie tenietgedaan door alle toeters en bellen (elektronische snuffjes, airco...) en hun afmetingen. Vierennegentig procent van de bedrijfswagens heeft ook een dieselmotor. Daardoor stijgt de concentratie fijne stofdeeltjes (ondanks roetfilters) nog meer en wordt ons jaarlijkse quotum van 35 fijnstofdagen (dat Europa toestaat) vlotjes overschrijden.’



© Wouter Van Vooren

Ter herinnering: Europa heeft België al meermaals gewaarschuwd voor het feit dat we de fijnstofnormen niet halen. En een Europese veroordeling is nakende, met een fikse boete als gevolg. ‘Het fiscaal motief voor massaal dieselerijden zou dus ook dringend onder de loep moeten genomen worden’, aldus nog het Brusselse parlementslid. ‘België is het grootste dieselland in Europa, omdat die wagens ook fiscaal enorm bevoordeeld worden op benzine wagens.’

België hoort bij de top van Europese lidstaten die het meest bedrijfswagens bevoordelen. Maar dit heeft ook een prijskaartje: jaarlijks verliest onze staat bijna vier miljard euro aan opbrengsten. Volgens een Deense studie kan België enorme bedragen recupereren als het de fiscale gunstmaatregelen voor bedrijfswagens afschaft. De studie toont ook aan dat België eigenlijk bedrijfswagens subsidieert tvv bedrijven en werknemers die gebruik maken van dit extralegale voordeel a rato van 1,2 procent van ons BNP (op Europees niveau is dit slechts 0,5 procent).

België verliest zo dus een hoop geld waar de overheid heel wat andere, meer noodzakelijke dingen mee zou kunnen doen. De eerder vermelde milieukosten en de impact van de luchtverontreiniging op onze luchtwegen zijn dan nog niet eens meegeteld. In de moeilijke budgettaire context is het dus hoog tijd om het roer – in dit geval kunnen we eerder over stuur spreken – radicaal om te gooien, vindt Maes nog.

Het Brusselse Iris II-plan kiest voor 20 procent minder autoverkeer en legt de focus op zachte weggebruikers en openbaar vervoer. Het is hoog tijd dat België een 21ste eeuwse visie heeft op autobezit en autogebruik, net zoals onze buurlanden. Daarom een warme oproep naar de onderhandelaars om het statuut van de bedrijfswagens dringend te hervormen. ‘Het zal de gezondheid en het milieu ten goede komen, de gevolgen van ellenlange files voor onze economie tenietdoen, grote infrastructuurwerken worden onnodig, en tenslotte onze schatkist spijzen’, besluit Maes. ■

Brussels Staatssecretaris Bruno De Lille: ‘Slimme kilometerheffing blijft einddoel’



© Mennymont

Brussels staatssecretaris voor Mobiliteit Bruno De Lille blijft ijveren voor een slimme kilometerheffing om de autodruk in het Brussels gewest te doen dalen. Dat verklaarde hij midden november naar aanleiding van de beslissing van het Brussels, Vlaams en Waals gewest om enkel een slimme kilometerheffing voor vrachtwagens in te voeren. Voor de personenwagens komt er voorlopig enkel een wegenvignet.

‘De autodruk moet in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest met 20 procent naar omlaag. Om dat te bereiken, moeten we maatregelen invoeren die het autogebruik ook op een efficiënte en effectieve manier rationaliseren. Zoals de slimme kilometer-

heffing. Je betaalt niet omdat je een auto hebt, wel voor de manier waarop je die auto gebruikt. De prijs die je betaalt per kilometer, hangt af van de tijd, de plaats en de milieuvriendelijkheid van de auto.’

Dit is voor De Lille niet alleen een eerlijker systeem, het is ook een echte mobiliteitsmaatregel. De Lille zal dus blijven inzetten op dit systeem, los van een eventuele invoering van een wegenvignet. Dat kan uiteraard wel een tussentijdse maatregel zijn, voor zover de inkomsten ook gebruikt worden voor het verbeteren van de mobiliteit en niet als extra inkomsten tout court. De Lille: ‘Het einddoel is en blijft slimme kilometerheffing en een duurzamere mobiliteit.’

‘Van industriële grijze muis naar groene tijger’

VLAAMS ACTIEPLAN VOOR EEN DUURZAAM INDUSTRIEBELEID: SCHOON, SLIM EN SOCIAAL

‘Vlaanderen: van industriële grijze muis naar groene tijger. Dat is de ambitie van ons duurzaam industrieplan,’ stelt Vlaams fractieleider Filip Watteeuw. De Vlaamse fractie heeft een actieplan opgesteld met tien concrete initiatieven en duidelijke doelstellingen voor maar liefst zestien industriële sectoren. ‘Op die manier maken we eindelijk de omslag naar een duurzaam industrieland. Dat zorgt voor duizenden jobs, maakt onze productie duurzamer en verkleint de impact op het milieu.’

Is er nog een toekomst voor industrie in Vlaanderen? Volgens ons wel. Meer nog, Groen! beschouwt de industriector als een belangrijke schakel van de groene transitie naar een duurzame economie. De Vlaamse regering heeft dan wel een groenboek opgesteld voor de Vlaamse industrie maar dat focust zich vooral op behoud en op Vlaanderen Transitland als motor voor de economische relance. Fractieleider Filip Watteeuw heeft daarom samen met zijn fractie zelf een actieplan opgesteld.

‘De nieuwe ontwikkelingen van de toekomst, de groene ontwikkelingen, zijn nog niet voldoende gekend door de Vlaamse regering. Ze komt niet verder dan inspanningen op vlak van energie-efficiëntie. Nochtans zou een goed uitgerust en modern duurzaam indus-

triebeleid Vlaanderen heel wat opleveren: vele duizenden niet-delokaliseerbare jobs, een voortrekkersrol op vlak van innovatie en ontwikkeling, verzekerde inkomsten en uiteraard: een beter leefmilieu.’

De uitgangspunten van het groene industriebeleid zijn: een duidelijke keuze voor ‘schoon’, ‘slim’ en ‘sociaal’ en een leidende rol voor de overheid die tal van initiatieven kan nemen om de uitbouw van een duurzame industrie te stimuleren. Groen! benadrukt het belang van groene KMO’s om die groene industrie effectief uit te voeren en te zorgen voor duizenden niet-delokaliseerbare groene jobs.

Vetrekend van tien concrete maatregelen die de Vlaamse overheid kan nemen (een Vlaams Top Runner Model, ecologiesteun,

investeringen in onderzoek en ontwikkeling, duurzame bedrijventerreinen, groene aanbestedingen, groene export, dematerialisatie, het bevorderen van lokale productie) heeft Groen! voor maar liefst zestien sectoren een toekomstbeeld met duidelijke doelstellingen uitgewerkt.

‘De toekomst klopt aan de deur, maar de Vlaamse regering geeft niet thuis. In Duitsland is de sector van de hernieuwbare energie nu al goed voor 340.000 jobs. Agoria schat het aantal mensen dat nu al werkt in de sector van de hernieuwbare energie (zon, wind, biomassa) in Vlaanderen op slechts 4.600. Maar ze voorziet wel een potentieel van meer dan 33.000 jobs. Groen! wil dit potentieel en het potentieel in de vijftien andere sectoren maximaal verzilveren,’ besluit Watteeuw. ■

Agoria voorziet een potentieel van meer dan 33.000 jobs in de sector van de hernieuwbare energie.

Niet enkel de usual suspects Het actieplan voorziet duidelijke doelstellingen voor maar liefst 16 industriële sectoren. In de praktijk zijn dat de ‘usual suspects’ zoals hernieuwbare energie, duurzame mobiliteit en de eco-industrie of milieu-industrie in de enge zin. Maar Groen! mikt ook op minder voor de hand liggende sectoren om te vergroenen. Wij geven er alvast vier mee.

CEMENT EN BETON



Jaarlijks wordt er wereldwijd twintig miljard ton beton geproduceerd, goed voor zo’n vijf à acht procent van de werelduitstoot van CO₂. Beton staat niet bekend als het meest milieuvriendelijke materiaal. Zo vergt wapeningsstaal veel energie om te produceren, alsook het branden van kalksteen tot cement. Dat laatste maakt ook kooldioxide vrij.

Maar ook in deze sector is er gelukkig een groeiende bewustwording rond duurzaamheid. Door het slim gebruik van vulstoffen, meer recycling van grondstoffen (van 55 tot zelfs 100 procent is mogelijk) en de ontwikkeling van ultra-high density beton (dat 16.000 jaar lang zou meegaan in plaats van nu gemiddeld 100 jaar).

GROENE CHEMIE



De chemiesector is van groot belang voor Vlaanderen. De overstap van traditionele petrochemische nijverheid naar een duurzame chemie op basis van hernieuwbare grondstoffen afkomstig uit de plantenwereld is veelbelovend. De chemische sector zet met het FISCH-project (Flemisch Strategic Initiative for Sustainable Chemistry) zelf al stappen naar duurzaamheid.

In tegenstelling tot de traditionele petrochemie doet ‘groene chemie’ een beroep op hernieuwbare grondstoffen (afkomstig uit de plantenwereld, voor o.a. cosmetica, schoonmaakmiddelen, plastics, weefsels en verven). Groene chemie vermijdt afval en vervuiling, vervaardigt minder gevaarlijke en toxische producten, vermindert het energieverbruik en gebruikt hernieuwbare grondstoffen.

ICT



Via ICT kunnen veel processen sterk gerationaliseerd worden. Dat zorgt voor meer productiviteit en efficiëntie, grote besparingen, ook van grondstoffen en energie, en minder vervuiling. Het internet heeft een milieuvriendelijk imago (deels terecht), maar ICT is tegelijk ook een energievreter en milieuvervuiler. Zo stoot het internet jaarlijks evenveel broeikasgassen uit als 22 miljoen auto’s.

De energie-efficiëntie van de ICT-sector kan toenemen met een factor 1.000 op vijf jaar tijd. Met het ‘Green Touch’-initiatief van de Bell laboratoria is daar de eerste aanzet toe gegeven. Men zou dan met de hele ICT-gemeenschap moeten samenwerken en investeren in de realisatie van hoge capaciteit-super lage-energienetwerken.

TEXTIEL



De chemiesector is van groot belang voor Vlaanderen. De uitdaging voor de chemie is om los te komen van olie als belangrijkste grondstof om de overstap te maken van de traditionele petrochemie naar een chemie op basis van biologische grondstoffen. De chemische sector zet met het FISCH-project (Flemisch Strategic Initiative for Sustainable Chemistry) zelf al stappen naar duurzaamheid.

In tegenstelling tot de traditionele petrochemie doet ‘groene chemie’ een beroep op hernieuwbare grondstoffen (afkomstig uit de plantenwereld, voor o.a. cosmetica, schoonmaakmiddelen, plastics, weefsels en verven). Groene chemie vermijdt afval en vervuiling, kiest voor ‘cradle to cradle’, vervaardigt minder gevaarlijke en toxische producten en vermindert het energieverbruik.

COLOFON