

afgiftekantoor
Brussel X
jaargang 21
nummer 5
oktober 2001

5

MILIEURAMA

VENSTER OP HET VLAAMSE LEEFMILIEU



Magazine van
Bond Beter Leefmilieu
Twekerkenstraat 47
B-1000 BRUSSEL
Tel.: 02/282.17.20
Fax: 02/230.53.89
www.bondbeterleefmilieu.be



DOSSIER

■ Energie in huis

Oog in oog: Bart Staes

12

■ Vlaanderen barst

18

Globalisten met gespleten tong

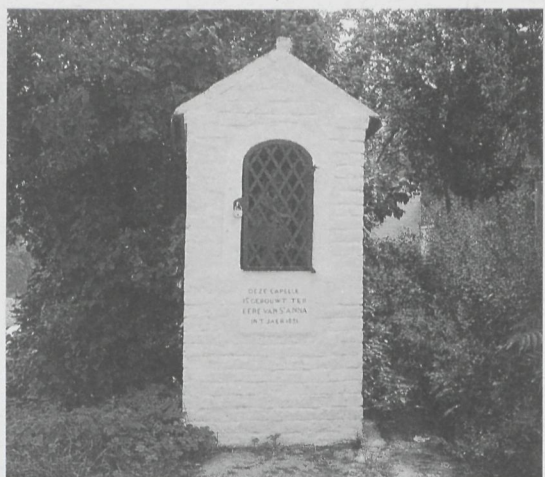
22



■ Commentaar De groene leugenaars	2	■ De wereld Globalisten spreken met gespleten tong	22
■ Mobiliteit De laatste snelheidsovertreding	3	■ Milieuberichten	24
■ Dossier Heel wat in huis	4	■ Vlaanderen Beleid baggerspecie moddert maar wat aan	30
■ Dossier Groene spanningen	9		
■ Dossier Brandstofcellen breken door	10		
■ Oog in Oog Bart Staes	12		
■ Mobiliteit Transportbeleid heeft nog lange weg te gaan	16		
■ Open ruimte Vlaanderen barst	18		
■ Economie Verhofstadt en vennoten	20		



© BBL



© Luc Verhaegen

commentaar

Deze zomer verscheen in België de vertaling van het Deense boek „De groene leugen”. Daarin beweert de statisticus Lomborg dat het nog zo slecht niet gesteld is met het leefmilieu. Hij is in lange tabellen met veel cijfertjes gaan snuisteren en heeft daar zijn statistische methodes op los gelaten. Zo heeft hij iets ontdekt. Sinds enige jaren zouden de alarmerende berichten over de kwaliteit van het leefmilieu vooral verspreid door de milieubeweging één grote, gifgroene leugen zijn. Over de hele wereld proberen groene leugenaars de samenleving iets wijs te maken, om hun zakken te vullen. Het eigen voortbestaan van de milieubeweging is de enige drijfveer van groene activisten. „Kijk eens,” zo zegt Lomborg, „naar de bossen in de wereld. Via satellietbeelden kan je bewijzen dat er meer bossen zijn dan pakweg dertig jaar geleden.” Welnu, dat is correct. Meer groen op

de beelden, meer bos in de wereld. Zo simpel is dat. Maar Lomborg ziet iets over het hoofd. Het grootste deel van die extra bossen, om maar een voorbeeldje

De groene leugenaars

uit Latijns-Amerika of Afrika te noemen, bestaat uit monoculturen van eucalyptussen. Dat die bossen absoluut niets bijdragen tot de biodiversiteit van de landen waar ze groeien, kan hem niets schelen. Dat de kwaliteit van die nieuwe bossen nihil is, heeft hij niet ontdekt in zijn tabellen. Elke niet-statisticus kan inzien dat Lomborg fout zit. Wie om zich heen kijkt, ziet dat de milieuproblemen nog lang niet zijn opgelost. Ze zijn hoogstens van gedaante verwisseld. De uitstoot van broeikasgassen blijft maar stijgen, de oppervlakte groen in Vlaanderen blijft maar dalen. En spijtig genoeg is dat een heel onvolledig lijstje. Maar Lomborg zit ook nog fout op een ander punt. De milieubeweging is geen beweging van zwartkijkers en mensen die graag steen en been klagen. Die zogenaamde groene leugenaars zijn mensen die strijden voor een ideaal, een hoger doel: de planeet leefbaar houden. Waar de milieubeweging uiteindelijk naar streeft, is haar eigen ondergang. Niets liever dan dat en liefst zo snel mogelijk. De dag dat alle milieuproblemen zijn opgelost, halen wij opgelucht adem. Met plezier zullen we op zoek gaan naar een nieuwe opdracht. Maar die dag is nog lang niet aangebroken. Alle statistieken ten spijt.

Joris Gansemans

COLOFON

MILIEURAMA - VENSTER OP HET VLAAMSE LEEFMILIEU
21-ste jaargang - verschijnt tweemaandelijks
Magazine van Bond Beter Leefmilieu Vlaanderen vzw

REDACTIE EN ADMINISTRATIE
Bond Beter Leefmilieu
Tweckerkenstraat 47 - 1000 Brussel
Tel. 02/282.17.20 - Fax 02/230.53.89
e-mail: hostmaster@bbly.be
<http://www.bondbeterleefmilieu.be>

ABONNEMENTEN
3,50 € (los nummer)
20 € (jaarabonnement)
45 € (steunabonnement)
40 € (abonnement buitenland)
Betaling kan op rekeningnummer 001-1475409-18 van
Bond Beter Leefmilieu vzw.

COMBI-ABONNEMENTEN
Lidorganisaties van Bond Beter Leefmilieu kunnen hun leden een uiterst voordelig combi-abonnement van Milieurama aanbieden. Geïnteresseerd? Neem vandaag nog contact op met het BBL-secretariaat.

VERANTWOORDELIJKE UITGEVER
Danny Jacobs
Tweckerkenstraat 47, 1000 Brussel

HOOFDREDACTEUR
Joris Gansemans

WERKTEN MEE AAN DIT NUMMER:
Esmeralda Borgo, Lode Conings, Charles De Buyser, Erika D'heyne, Mike Desmet, Joris Gansemans, Erik Grietens, Danny Jacobs, Ingrid Jongeneele, Dirk Knapen, Liliane Leflot, Bea Lootens, Bart Martens, Sophie Mestré, Johan Niemegeers, Sarah Staut, Sandra Van Aerschot, Tineke Van Engeland, Saar Van Hauwermeiren, Set Van Houdt, Dirk Van Regenmortel, Patrick Verheye, Jan Verschooren, Willy Weyns

FOTO'S COVER
Luc Verhaegen, Frans Geys

VORMGEVING EN DRUK
DECOM nv

COPYRIGHT
Overname van artikels wordt aanbevolen, mits bronvermelding en kennisgeving.

ADVERTENTIES
Adverteerders zijn verantwoordelijk voor de inhoud van de opgenomen advertentie.

PAPIER
Milieurama wordt gedrukt op niet-gebleekt kringlooppapier.
Gooi deze Milieurama niet zomaar weg! Geef hem door aan vrienden of geïnteresseerden. Volledig uitgelezen? Geef Milieurama dan een plaatsje bij het oud papier.

GENT WIL MET SATELLIETEN, GSM-MASTEN EN BOORDCOMPUTERS STADSVERKEER VEILIGER MAKEN

De laatste snelheidsovertreding

Tekst: Jan Verschooren

Moderne wagens zijn krachtiger dan ooit te voren. Daardoor halen ze duizelingwekkende snelheden, met duizelingwekkende ongelukken tot gevolg. Met ISA aan boord van de auto, kunnen overdreven snelheden voor altijd tot het verleden gaan behoren.

Op een druilerige regendag in september rijden we door Gent in een roodbruine luxueuze Volvo. We, dat zijn Johan De Mol, onderzoeker bij het Centrum voor Duurzame ontwikkeling en Jan Verschooren, mobiliteitsmedewerker van Bond Beter Leefmilieu. Met de auto door het centrum van Gent? En dat terwijl we constant iedereen afraden met de auto te rijden? Maar we hebben een sluitend alibi, bij ons in de wagen zit de Zweedse ISA.

ISA staat voor "Intelligent Speed Adaptation", een snelheidsbegrenzer met een IQ, zeg maar. Hoge snelheid en zogenaamd sportief rijden zijn dan wel populair en stoer, het zorgt wel voor veel overlast. Wie sneller rijdt dan toegelaten, snel optrekt en veel afremt, zorgt voor meer vervuiling, meer lawaai-overlast en verkeersongevallen. ISA kan daar iets aan doen. En dat is zeker nodig, gezien de enorme potentie die tegenwoordig onder de motorkap van een auto zit.

In het verkeer kunnen we ingrijpen op drie elementen, zegt Johan De Mol in een rapport dat hij publiceerde samen met het BIVV. "Je kan inspelen op de inrichting van de weg, op de bestuurder, of op het voertuig." De laatste jaren is er heel wat gedaan aan het herinrichten van de wegen. Daar heeft de overheid het meeste pak op. Bestuurder en voertuig zijn minder grijpbaar. Daar wil de De Mol verandering in zien komen.

Een brede viervakbaan, met vloeiend asfalt en helse verlichting zet de bestuurder automatisch aan tot hoge snelheid. Hij krijgt de boodschap: "Deze weg is aangelegd om beraasd te worden!". Op zo'n baan een snelheidsbeperking invoeren, zal weinig effect hebben. Tenzij natuurlijk dat je dag en nacht de politie opstelt en boetes uitdeelt. Niet echt populair en bovendien onbetaalbaar.

Campagnes om chauffeurs aan te zetten tot een minder agressief rijgedrag, missen vaak hun doel. Via film, reclame en TV programma's krijgen we de boodschap dat snelheid iets sexy is. Hoe kan je dan verwachten dat sensibiliseren dat gaat veranderen?

ISA zou hier voor dit alles een oplossing kunnen bieden. Ze werkt met hightech satellieten, GPS en computers. Ze is modern en het staat goed als je haar in de wagen hebt. Uit enquêtes van Johan De Mol blijkt dat een meerderheid van de bevolking ISA wel in de auto willen. Dat is een sterk argu-

ment in het voordeel van de intelligente snelheidsbegrenzer. Want het is een efficiënt instrument om de snelheid in te perken en dus de veiligheid te verhogen, en tegelijk kan het aanvaard worden door de gebruikers.

Maar hoe gaat ISA nu eigenlijk te werk? In de wagen zit een computertje dat in verbinding staat met een satelliet. Het stratenplan van Gent zit in de computer, samen met de daar bijhorende snelheidsbeperkingen. De computer bepaalt via de GPS-satelliet waar u bent en stuurt dit door naar ISA. Zij vergelijkt dit met het snelheidsregime op de kaart. Rij je trager dan de toegelaten snelheid, gebeurt er niets. Maar rij je sneller dan toegelaten op die plaats, dan zet het systeem zich in werking. ISA begrenst de toevoer van de brandstof en tegelijkertijd voel je een tegendruk op het gaspedaal. Het systeem op de testwagen was een zogenaamd halfopen systeem. Dat betekent dat je tegen de druk in kan gas blijven geven. Bij een gesloten systeem kan dat niet. De gastoevoer wordt onverbiddelijk afgesneden.

De voordelen zijn groot: het systeem is comfortabel en het werkt een beetje als cruisecontrol. In

plaats van een minimumsnelheid is er nu een maximumsnelheid. Je hoeft niet meer op je snelheidsmeter te letten, dat doet het systeem voor jou. Wanneer veel, of alle auto's ermee uitgerust zouden zijn, krijg je een veel regelmatigere verkeersverloop, aangezien iedereen gelijk is, wat de doorstroming en de veiligheid ten goede komt. Vergelijk het met blokrijden.

Ook het milieu vaart er wel bij. Door de regelmatigere rijstijl en de lagere snelheid is er minder uitstoot, minder lawaai-overlast en wellicht zal men in de toekomst auto's bouwen met minder vermogen.

Uit het onderzoek van Johan De Mol blijkt dat de jonge mannen het moeilijkst te overtuigen om ISA in hun auto te nemen. Toch blijkt dat de invoering van een open systeem dat in een eerste fase signaleert dat er te snel gereden wordt, op de bijval kan rekenen van een grote meerderheid van de bevolking. Een graduele invoering van de snelheidsbeperking lijkt dan ook aan te raden, stelt De Mol.

Testprojecten zijn een goede manier om deze systemen meer bekendheid te geven en aanvaardbaar te maken. Maar de kostprijs is nog hoog. Pas wanneer het systeem standaard ingebouwd zou worden in elke auto, zal de kostprijs dalen. Hoewel de installatie van het systeem niet echt goedkoop is, moeten we in rekening brengen dat het systeem ook heel wat kosten zal besparen, gewoon al door het dalende aantal ongevallen. Comfortabel rijden, minder verkeersslachtoffers, een beter milieu, minder stress. Waar wachten we nog op om met ISA in de wagen te duiken?



Auto's met ISA aan boord zijn veiliger, zuiniger en minder vervuilend

DE PRINCIPES VAN DE LAGE ENERGIEWONING OP EEN RIJTJE

Bouwen voor de toekomst

Tekst: Mike Desmet

Wie bij de term "lage energiewoning" denkt aan krochtige, koude huizen met paardenhaar tegen de muur, vormt zich best een andere mening. De hedendaagse lage energiewoning is modern en comfortabel. Door gebruik te maken van hoogtechnologische apparaten en materialen is het er aangenaam wonen.

Op lange termijn is het zelfs een pak goedkoper om duurzaam te bouwen. Dat hebben nu ook een paar maatschappijen voor sociale woningbouw ontdekt. Zij voorzien duurzame én betaalbare woningen voor mensen met een beperkt inkomen.



Overall in huis gebruiken we energie. Daarom geven we eerst even een overzicht van het energieverbruik in de woning. Verwarming is de slokop met de helft van het huishoudelijk energiegebruik. De elektrische toestellen nemen 40% voor hun rekening, terwijl warm water het rijtje afsluit met 10%. Van alle energiegebruik in België, nemen de huishoudens ongeveer één derde voor hun rekening. Dat stemt tot nadenken.

Het bouwen van een lage energiewoning is een driestappenplan. Hierbij komt de beheersing van de vraag op de eerste plaats. Het stappenplan grijpt verder in op het gebruik van duurzame energie, en op het efficiënt omzetten van de nog nodige brandstof. De toepassing van dit stappenplan op de woning vergt een vooraf doorzocht ontwerp en een degelijke kennis van de warmtebalans.

Isolatie en ventilatie

Het menselijk lichaam heeft nood aan een bepaalde temperatuur om zich comfortabel te voelen. In de winter is het onmogelijk die temperatuur te bereiken zonder extra verwarming. Hoeveel verwarming een woning vereist, maakt de warmtebalans duidelijk. De warmtebalans is de warmteboekhouding van een huis. Ze bestaat uit twee verliesposten, twee winstposten en 1 sluitpost, de verwarming. Een eerste verliespost zijn de geleidingsverliezen. Dit is de warmtestroom, gedreven door het temperatuurverschil tussen de woning en daarbuiten, door dak, muren, vensters en vloeren. Er stroomt ook lucht naar binnen die opgewarmd wordt door de noodzakelijke verluchting. Dit zijn de ventilatieverliezen, de tweede verliespost. De warmtewinsten bestaan uit de gratis zonnewarmte en de vrije winsten, alles wat binnen de woning zijn warmte afgeeft. Bij langdurige koude, zijn de verliezen groter dan de winsten en is verwarming nodig om het thermische comfort te garanderen. Vraagbeheersing is dus een groot woord voor het minimaliseren van het warmteverlies en het maximaliseren van de warmtewinst.

Door de buitenoppervlakte van de woning te beperken, krimpt de oppervlakte waardoor warmte naar buiten

kan stromen. Een meetbare grootte is de compactheid, dit is de verhouding tussen bewoond volume, en de oppervlakte eromheen. Deze verhouding dient zo klein mogelijk te zijn. De geleidingsverliezen kunnen we ook beperken door de keuze van bouwmaterialen met een lage geleidbaarheid. In de omgangstaal spreken we van isolatie. De belangrijkste isolerende materialen zijn rotswol en glaswol. Zij sluiten goed aan en voorkomen koudebruggen, een derde aandachtspunt bij beperking van geleidingsverliezen. Koudebruggen zijn plaatsen waar isolatie onderbroken is. Daardoor zorgen ze voor vochtigheid en groot warmteverlies. Een woning moet als het ware verzegeld zijn, zodat geen enkele koudebrug in de woning voorkomt. Tussen woord en daad staat meestal een gebrekkige uitvoering in de weg. Een beetje toezicht op de uitvoering van het bouwontwerp kan geen kwaad.

Te veel isoleren is onmogelijk. Een minimum aan isolatie betekent 12 tot 15 cm in de muren, 20 cm in het dak en 10 cm onder de vloeren, bij gebruik van rotswol of glaswol. Een meetbare grootte voor de isolerende materialen is de "warmtedoorgangscoefficiënt". Die geeft aan hoeveel warmte door een muur van 1 meter en een temperatuurverschil van één graad stroomt. Een lagere waarde duidt op een betere isolatiekwaliteit. De bouwkundige vertaling van isolatie en compactheid is de K-waarde, een gewogen gemiddelde van de warmtedoorgangscoefficiënt van de samenstellende bouwonderdelen van de woning. Een lage K-waarde duidt op een goed geïsoleerde en compacte woning. Een gemiddelde woning in Vlaanderen heeft een K-70 waarde, terwijl de norm K-55 bedraagt. Een lage energiewoning heeft maximaal een K-30 waarde.

Een huis moet kiedicht zijn, maar moet voorzien worden van een efficiënte ventilatie. Naast natuurlijke ventilatie via ventilatieroosters voorzien we ook mechanische ventilatie met luchtvoorverwarming voor de afvoer van muffe en vochtige lucht. Ventilatieroosters zorgen ook voor de nodige afkoeling in de zomer: warme lucht stijgt naar boven en verdwijnt door de roosters, daardoor kan de koelere nachtlucht het huis binnendringen en aangenaam verkoelen.

De zon, gratis energie

We zoneren en compartimenteren de woongedeeltes en richten die naar het zuiden. De woongedeeltes zijn gescheiden met bufferzones (keuken, inkomhal) van de noordelijke richting. Tussen bufferzones en de woongedeeltes voorzien we nog isolatie. Een goede oriëntatie van de woning (noord-zuid) vergroot de zonnewinsten in de tussenseizoenen. De zuidelijke richting van het woongedeelte voorzien we met glas, zonder hierin te overdrijven. In de zomer kan de glasoppervlakte zorgen voor een serre-effect. We kunnen dit voorkomen door een zonnewering te plaatsen of het planten van een wintertuin: struiken en bomen die in de herfst hun bladeren verliezen zorgen in de zomer voor afkoeling. Naast het serre-effect in de zomer, betekent een overdadige beglazing in de winter een barslechte isolatie. Enkel het beste glas, driedubbele beglazing of dubbel glas met een reflecterende laag volstaat. Ook beglazing heeft een K-waarde, waarbij dezelfde regel geldt: hoe kleiner de K-waarde, hoe groter de isolerende kwaliteit. Alleen daalt hiermee ook de doorlaatbaarheid van het zonnelicht. Een vuistregel voor de glasoppervlakte: aan de zuidwestkant is de beglazing maximum één derde van de vloeroppervlakte.

Wie nog verder wil gaan in het gebruik van zonnewarmte, kan overwegen om een zonneboiler te installeren. Mits je met gas naverwarmt, is de Vlaamse zon sterk genoeg om die investering te laten renderen. In de wintermaanden warmt de zonneboiler het water niet altijd even goed op en zorgt de naverwarming op gas voor soelaas. Wanneer een gasaansluiting ontbreekt, kan je altijd overschakelen op flessen propaan. Zonneboilers laten zich gemakkelijk combineren met centrale verwarming of met wasmachines. Een zonnecollector op het dak – met een oppervlakte van 3 m² – levert al snel een besparing op van 150 tot 200 m³ aardgas per jaar.

Energiegebruik

Wanneer aan alle voorgaande regels is voldaan, hoeft de sluitpost verwarming weinig verhaal. We beperken het vermogen van de installatie dankzij de inspanningen op het vlak van isolatie. We kiezen voor stookolie of aardgas als brandstof en in geen geval voor elektriciteit wegens het lage rendement. Is er reeds centrale verwarming aanwezig, kan je altijd kiezen voor een condenserende ketel met zo kort mogelijke en goed geïsoleerde leidingen en plaatradiatoren. De verwarming kan vaak ook decentraal door middel van gesloten gevelkachels.

De waakvlam bij warmwatervoorziening betekent een grote post in de gasrekeningen. Toestellen met een elektronische ontsteking hebben geen waakvlam meer nodig en besparen zo nog wat energie.

'Goede huisvader'-technieken reduceren het elektrisch verbruik van de toestellen: naast de aankoop van enkel de energiezuinige toestellen, letten we op alle overbodig energiegebruik in huis (geen stand-by van video of TV, geen overvloedige belichting, aankoop van TL- en spaarlamp). Het spreekt vanzelf dat goede huisvader technieken niet alleen gelden voor elektrisch verbruik.

Zes kleuren

Naast energie zijn er nog drie andere schakeringen die duurzaam bouwen kleuren: ruimtegebruik, materialen en water. Wanneer één van deze scha-

de voordelen van
cellulose isolatie

isofloc

HOMATHERM
cellulose isolatie

www.ecobouw.be
ecobouw

Brusselsesteenweg 256,
1980 Zemst - tel 015/615 634



Energiebehoud in de winter
...minder stookkosten



zomerkoel
...s zomers beter slapen



brandveilig en rookarm
...wonen en leven



geluidsarm
...rustig wonen



duurzame vochtregulering
...een gezond woonklimaat



ecologie
...milieuvriendelijk bouwen



Geen broeikaseffect bij ons

Broeikaseffect ? Wat sommigen ook mogen beweren, het broeikaseffect is het milieuprobleem nr.1. Anders dan bij fossiele brandstoffen, levert het verbranden van hout geen bijdrage tot milieuverstoring. Duurzame bosbouw ligt in onze handen: gekapte bomen worden vervangen, groeien en produceren zuurstof. Mijn Tulikivi speeksteenkachel verbrandt bovendien het hout optimaal (rendement > 90 % en < 0,1 % CO).

En geeft dat veel warmte ? Het is bij ons thuis altijd alsof de zon schijnt. Stralingswarmte is ook gezonder: de lucht wordt niet droog en stoffig. Vele astmatici voelen zich er beter bij.

Heb jij daar tijd voor ? We stoken de kachel iedere avond zo'n 2 uur. Hij werkt als een echte warmtebatterij. Tot de volgende avond blijft het prettig warm. Onze speeksteenkachel is sneller warm en zuiniger dan andere accumulatie houtkachels.

Functioneel ? Wij kozen voor een bakoven en een warme zitbank. Tulikivi maakt meer dan 40 modellen met zandstraaltekeningen en ook maatwerk. Aansluiting op de CV of op zonnepanelen voor sanitair warm water is ook mogelijk.

En zijn prijs ? Voordeliger dan ik dacht. Wat een energiebesparing! Vraag snel meer informatie. Kost je niets.

Bel gratis : **0800-10.111**

DUTRY&Co

Zend nu deze coupon aan :
DUTRY & Co België
Vichtestraat 147
B-8540 Deerlijk
tel: 056/ 77 60 90
fax: 056/ 77 42 94

TULIKIVI
Speksteen voor het leven

www.dutry.com
Uw internetgids naar sfeervolle warmte

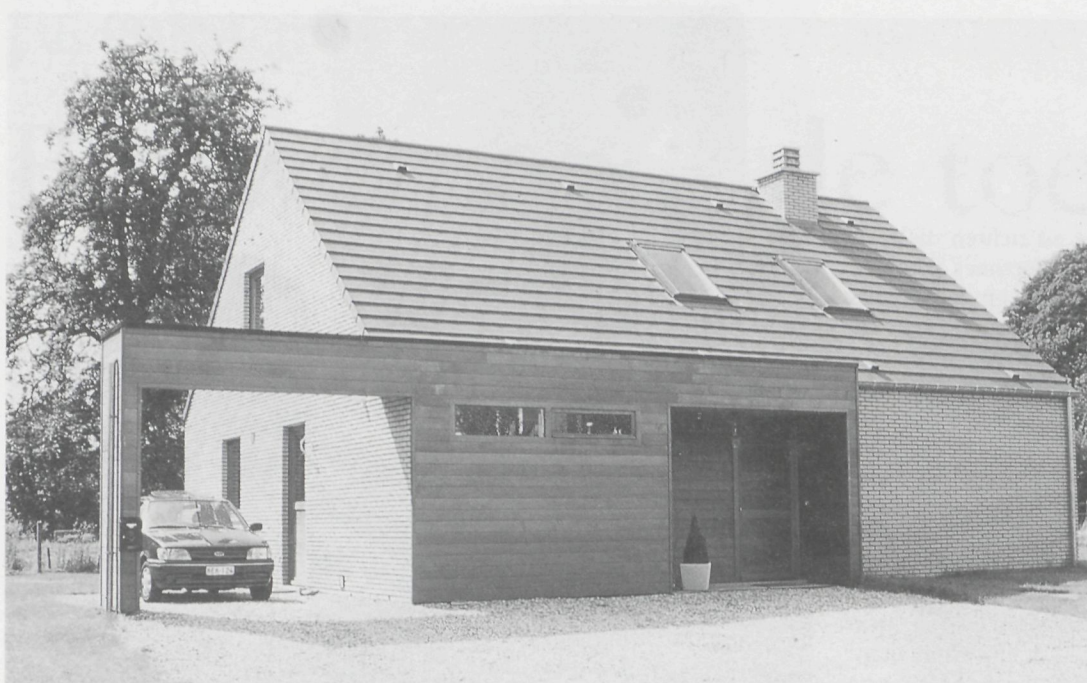
Graag de gratis brochure (48 p) en het adres van mijn lokale Tulikivi vakhandelaar (totaal 32).

Naam : _____

Straat Nr : _____

Gem. en postcode : _____

Tel : _____



keringen ontbreekt of onvoldoende is over nagedacht, is er geen sprake meer van duurzaamheid. Het volstaat niet om alle aandacht te investeren in één deelaspect, terwijl andere onaangeroerd blijven. Een regenboog bestaat ook uit de zes kleuren van het spectrum.

Een duurzame woning is ingeplant in stads- en dorpskernen en versterkt zo de trend naar wonen in de kern. Openbaar vervoer is dichtbij zodat de

auto zich niet steeds als de vanzelfsprekende keuze aandient. Het renoveren van een rijwoning heeft naast een energetisch ook een stedenbouwkundig voordeel: inbreiding is de oplossing voor plaatsgebrek.

Materialen worden geclassificeerd volgens duurzaamheid via wegingsfactoren. De verschillende milieueffecten van een bepaald materiaal worden tegen elkaar afgewogen over de ganse levensduur,

waarbij ook niet-kwantitatieve factoren op een schaal geplaatst worden. Wie de wettelijke bepalingen niet wil afwachten kan kiezen voor materialen op basis van nagroeibare grondstoffen (vlas, niet-tropisch hout, houtskeletbouw). Het renoveren van een rijwoning scoort ook qua materialengebruik hoog (op die manier voorkom je onnodig gebruik van materialen).

Vraagbeheersing heeft net als bij voorgaande aspecten over duurzaamheid ook bij de waterhuishouding voorrang van aandacht (het gebruik van spaardouchekoppen en waterbesparende toestellen). We schakelen zoveel mogelijk hemelwater in (buitenhuiustoepassingen, toilet en douche) en zelfs kleinschalige waterzuivering in gebieden die niet aangesloten zijn op rioleringen is een haalbare kaart. We beperken de lengte van de leidingen, waardoor de interactie met zonering en compartimentering duidelijk blijkt: alle 'natte' ruimtes liggen dicht bij elkaar. Hierover moet vooraf duidelijk nagedacht worden.

Echt goedkoper

Lage energiewoningen hebben de naam van erg duur te zijn. De begininvestering is inderdaad hoger, maar verdient je terug door de energiebesparingen. Goed uitgevoerde renovaties leiden tot een daling van het energiegebruik van meer dan 50%. Onthou vooral dat je beter ineens een volledige renovatie kunt plannen zonder bepaalde zaken uit te stellen. Dat veroorzaakt later heel wat extra kosten.

Sociale woningen ook duurzaam

Duurzame woningbouw heeft ook een sociale taak. Naast de problematiek van de individualisering staat de toestand van minder gegoeden die in verkommerde appartementen en krotten wonen omdat dit het enige is wat hun geldbeugel toelaat. Sociale woningbouw komt aan beiden tegemoet. Een sociale huisvestingsmaatschappij heeft een taak om goedkope, maar degelijke huur- of koopwoningen aan te bieden aan mensen met een beperkt inkomen. Op die manier creëer je kleine woonkernen die individualisering kunnen tegengaan.

Op zich is dit een mooie toepassing van duurzaamheid. Maar Luc Stijnen van de 'Zonnige Kempen' wil duurzaamheid in zijn sociale woningbouw ten volle laten ontplooiën. "Of ten minste over alle facetten grondig over nagedacht hebben. Het zou onlogisch zijn sociale woningbouw als duurzame bouw te bestempelen wanneer niet evenveel aandacht is gegeven aan energie, water, inplanting, afval en materialen. Dat wil nog niet zeggen dat de uitvoering deze aandacht perfect weerspiegelt. Voor sociale woningbouw is dat immers financieel niet mogelijk. Maar vooraf, tijdens het ontwerp, moeten we alle aspecten van duurzaamheid grondig overwegen."

Sociale huisvesting moet dus vooral betaalbaar blijven. "Er moet een voordeel zijn voor de huurder en/of een meerwaarde voor de gemeenschap". Deze basisprincipes zijn in alle projecten ook gerealiseerd. In Houtvenne staan 23 K-27 woningen met een zonneboiler voor het grootste blok van woningen. "Met een aangepast gedrag profiteren de bewoners onmiddellijk van een lage energierekening, want het energiegebruik in normale omstandigheden – zonder rekening te houden met het gedrag van de bewoners – bedraagt er slechts 46 kWh/m²." En de voordelen voor de gemeenschap? "De woningen hebben allemaal zicht op de kerktoeren en zijn dus geïntegreerd in de dorpskern. De woonomgeving is kortom veel gezelliger. Bovendien is het grondgebruik door sociale woningbouw veel kleiner en is de CO₂-uitstoot door de energiebesparende maatregelen lager."

Ieder project herbergt naast het sociale ook het duurzame. "Het is een zaak van één ding doen en 9 dingen niet. Je moet keuzes maken, want elke woning heeft andere prioriteiten en moeten we dus anders benaderen." Zo belanden we bij het begin van alle plannen: het ontwerp. "We moeten vooraf nadenken over duurzaamheid. Tijdens het bouwen is

bijsturen vaak te duur en te laat. Vooraf spreken we duidelijk af welke dimensies van duurzaamheid we willen gerealiseerd zien." Toegepast op energie spreekt Luc Stijnen van de 'trias energetica': "het ontwerp voorziet in een zo klein mogelijk energieverbruik, het gebruik van duurzame energie en efficiënte toestellen voor de overige energiebehoeften."

Hij voegt er onmiddellijk aan toe dat het gedrag het gebouw moet volgen in duurzaamheid. "Geen duurzame bouw zonder duurzaam gedrag, want dit vergeten de meeste wel eens." Luc Stijnen staat er van versteld hoe weinig mensen soms afweten van energieverbruik. "Voorbeelden genoeg. Mensen weten soms niet hoeveel bepaalde toestellen verbruiken of hoe ze in elkaar zitten. Zo was er iemand die zijn thermostatische kranen dicht draaide zonder de temperatuur op zijn thermostaat aan te passen. De ketel draaide hele nachten voor niks." De Zonnige Kempen overbrugt die informatiekloof door wijkcomités in te lichten en nauwe contacten met de huurders te onderhouden.

Wat leert de ervaring? De projecten hebben allen een voorbeeldfunctie. "Mensen zijn fier dat ze in een energiezuinig huis wonen en er is ook veel belangstelling voor. Duurzaamheid in sociale woningbouw heeft ook meer weerklink dan gelijkaardige inspanningen door een particulier. Het geeft aan dat het betaalbaar is. Bovendien werken vaak laatste jaars ingenieurs van KU Leuven mee aan projecten, die ervoor zorgen dat de positieve boodschappen in het wereldje worden verspreid." Een ander aspect betreft het belang van isolatie. Het kierdicht maken van de woning door doorgedreven isolatie reduceerde het theoretische energiegebruik in Houtvenne met 48 %, terwijl compact bouwen voor 17 % zorgde, een condensatieketel voor 16 % en ten slotte mechanische ventilatie met warmteterugwinning het rijtje afsluit met 17 %.

En de toekomstplannen? "Alles kan beter, natuurlijk, maar we moeten eerst en vooral kijken naar de meerwaarde voor de huurder en de maatschappij. Als beide er bij winnen, dan gaan we door. En dat hangt soms in grote mate af van de overheidssubsidies. Die beïnvloeden sterk de terugverdientijd, de beslissende factor die een beslissing aanvaardbaar maakt of niet. Is een meer ecologische isolatie morgen gesubsidieerd, dan gebruiken wij zeker ecologische isolatie omdat de geldbeugel van de huurder onaangeroerd blijft.



STORT

VOOR EEN BETER LEEFMILIEU

523-0801218-73 (*)

(*) Steun de Bond Beter Leefmilieu door een bijdrage te storten op 523-0801218-73. Voor giften vanaf 1000 Bef of 24,75 € ontvangt u een fiscaal attest. Wie 1800 Bef of 44,55 € geeft, krijgt er een gratis abonnement op Milieurama bovenop. Meer weten over de werking van BBL? Bel naar 02.282.17.20 voor het jaarverslag 2000, of surf naar www.bbiv.be.

TRIODOS BANK: pionier in de financiering van windenergie

Na de ramp met de kerncentrale van Tsernoby in 1986, besloot Triodos Bank op verzoek van veel spaarders tot een actief beleid ten aanzien van de ontwikkeling van windenergie. In Nederland zijn Triodos Bank en Triodos Groenfonds bij de grootste investeerders in windenergie. Na de succesvolle uitvoer van onze know-how naar het Verenigd Koninkrijk, een zeer windrijk gebied waar de bank actief is sedert 1995, wenst Triodos Bank deze rol ook waar te maken in België. Hiervoor hebben wij de gepaste financiële instrumenten ontwikkeld. Naast het verstrekken van investeringskredieten vanuit de bank kunnen wij ook rechtstreeks in windturbineprojecten participeren via een aantal beleggingsfondsen. In 1999 financierde Triodos Bank haar eerste windturbine in België, Middelwind (cf. infra), gevolgd door het project van de nv Electrawinds te Brugge in 2000. Sinds kort financieren wij Ecopower te Eeklo, een coöperatief project.

Overzicht van projecten en initiatieven in België gefinancierd door Triodos Bank

Windenergie

Ecopower cvba

2 x Enercon E66 1.8 mW in industriezone aan breekwerf en containerpark te Eeklo (juni 2001). Totaal geplaatst vermogen 3,8 mW. Windturbines met masthoogte van 85 meter, vermogen 1.8 mW, rotordiameter 70 meter. Geraamde jaarlijkse productie netto 6 MWh, d.i. ongeveer het jaarlijks verbruik van 1800 gezinnen.

Ecopower is een coöperatieve gericht op kleine aandeelhouders die zich via hun participatie als het ware kunnen vrijkopen uit kernenergie en fossiele brandstoffen.

Triodos Bank stelt een overbruggingskrediet ter beschikking in afwachting van de uitbetaling van de subsidies "Demonstratiesteun Energietechnologie en Ecologiecriterium" vanwege de Vlaamse Gemeenschap. Triodos Bank verstrekt een investeringskrediet van 2,5 miljoen euro op lange termijn.

Electrawinds nv

5 x Turbowinds T600-48 600kW in industriezone langs het Boudewijnkanaal te Brugge (oktober 2000). Totaal geplaatst vermogen 3 mW. Windturbines met masthoogte van 55 meter, vermogen 600 kW, rotordiameter 48 meter. Geraamde jaarlijkse productie netto 7 MWh, d.i. ongeveer het jaarlijks verbruik van 2000 gezinnen. Electrawinds is een privé-initiatief, opgestart door de Luc Desender, een Brugs ondernemer. Triodos Bank verstrekt een overbruggingskrediet in afwachting van de Vlaamse expansiesteun en een investeringskrediet op lange termijn.

Middelwind cvba

1 x Vestas V47-660/220 kW windturbine aan het waterzuiveringstation te Lombardsijde (juli 1999). Jaarlijkse productie netto 1,5 MWh. Dit is ruwweg de jaarlijkse consumptie van 600 gezinnen.

Naast de West-Vlaamse Elektriciteitsmaatschappij - tevens afnemer van de geproduceerde elektriciteit - en de coöperatieve Westenwind participeren een aantal particulieren in het project. De Vlaamse Gemeenschap erkent en subsidieert het project als "Demonstratieproject Energietechnologie". Triodos Bank verstrekt een investeringskrediet ter aanvulling van de eigen middelen en de investeringssubsidie.

Duurzame energie - windplan Vlaanderen

Op 16 november 2000 werd het Windplan Vlaanderen voorgesteld. Het windplan is een onderzoek naar mogelijke locaties voor windturbines in Vlaanderen, uitgevoerd door de vzw Ode

Triodos Bank
de bank voor positieve maatschappelijke keuzes

Vlaanderen in samenwerking met de Vrije Universiteit Brussel, dienst Stromingsmechanica, met de steun van het Vlaams Gewest (IWT). Naast een inventarisatie van mogelijke locaties biedt het windplan ook een beleidsinstrument voor bestuurders, ambtenaren en andere actoren met het oog op een verantwoorde inplanting van windturbines. Triodos Bank stelt een kaskrediet ter beschikking van de vzw Ode Vlaanderen in afwachting van de uitbetaling van de toelagen voor dit project. De vereniging beschikt verder over een algemene kaslijn voor de voorfinanciering van de werkingstoelagen van de Vlaamse Gemeenschap.

Triodos Bank financiert windenergieprojecten in Nederland.

Triodos Groenfonds heeft in Nederland in totaal 144 turbines gefinancierd, waarvan 55 solitaire turbines en 89 in windparken, voor een totaal van 69,51 mW vermogen. Daarmee kan een jaarlijkse elektriciteitsproductie van circa 153 mio kWh worden gerealiseerd, genoeg om ongeveer 55.000 huishoudens van energie te voorzien. Deze productie levert tevens een verminderde CO₂-uitstoot op van ruim 86.700 ton per jaar.

Triodos Bank financiert windenergieprojecten in het Verenigd Koninkrijk

Hierna vindt u enkele voorbeelden van gefinancierde projecten (totale capaciteit is 8.55 mW) in het Verenigd Koninkrijk.

Harlock Hill Ltd heeft een windturbinepark (5 stuks) ontwikkeld in Cumbria. De elektriciteitsproductie is toereikend voor 5000 lokale verbruikers (2.25 mW).

Lynch Knoll Windpark heeft met een Triodos-financiering een windturbine kunnen plaatsen dichtbij Stroud. Het produceert tot 500 kW elektriciteit.

Zoekt u een bank die op uw golflengte zit?
Dan moeten wij elkaar zeker leren kennen.

Sparen en beleggen kan bij Triodos Bank tegen marktconforme tarieven. Bovendien weet u waar uw geld voor dient. Met Triodos Bank brengt uw geld steeds een dubbel rendement op: financieel én maatschappelijk.

Triodos Bank - Hoogstraat 139/3 - 1000 BRUSSEL

Tel 02/548.28.29 - fax: 02/548.28.29

info@triodos.be - www.triodos.be

Uw gespecialiseerde kredietbehandelaar voor duurzame energieprojecten : Jan Poppe.

NEDERLAND WAST ELEKTRICITEIT GROEN MET CHINESE WINDMOLENS

Groene spanningen

Tekst: Dirk Knapen

De vrijmaking van de energiemarkt doet de vraag naar groene stroom in heel Europa stijgen. Toch is niet alle eco-stroom even proper.

Binnenkort krijgt iedereen de kans groene stroom aan te kopen. Daar gaat de vrijmaking van de energiemarkt voor zorgen. Er gaan mogelijkheden komen om energie aan te kopen die geproduceerd met waterkracht, zonnestralen of wind. De top 20-lijst van Greenprices laat zien welke de grootste kopers van groene stroom zijn in Europa. De Nederlandse Spoorwegen, NS, en de Zweeds, SJ, voeren groene energie in de transportsector in. Zo proberen ze het openbaar vervoer echt duurzaam te krijgen.

Toch stellen zich een aantal problemen. De stroom waarvan SJ gebruik maakt komt van grote waterkrachtcentrales. Dit soort stroom is bijzonder goedkoop, maar de milieu-impact van waterkrachtcentrales is enorm. Tegenwoordig wordt ook nog maar een gedeelte van de stroom uit waterkrachtcentrales erkend als groene stroom.

Met de vrijmaking van de markt werd in Nederland de minimumnorm voor het aandeel hernieuwbare energie opgeheven. Tegelijk voerde de overheid ecologische heffingen in, om de prijs van groene stroom gelijk te schakelen met die van 'grijze' stroom. Dat leidde ertoe dat 500.000 Nederlandse gezinnen kozen voor groene stroom. Vermits het in Nederland inmiddels vrijwel onmogelijk geworden is om vergunningen te krijgen voor de bouw van hernieuwbare energie

installaties, hebben de Nederlanders de volgende constructie uitgewerkt. In eigen land wordt de energieproductie afgebouwd. In toenemende mate wordt stroom aangekocht in het buitenland. Kernenergie in België en Frankrijk, stroom uit bruinkoolcentrales in Duitsland. De burgers van die landen draaien op voor de subsidies die verleend worden aan dergelijke energieproductie en blijven bovendien met de restanten zitten. Belgen en Fransen moeten het kernafval verwerken, en de Duitsers draaien op voor de CO₂-uitstoot van de bruinkoolcentrales.

Om aan de vraag om groene stroom te voldoen wassen de Nederlandse stroomverdelers vervolgens de grijze stroom groen door gebruik te maken van groencertificaten. Die zijn afkomstig van windmolens die in China opgetrokken werden. De stroom van de Chinese molens wordt ter plekke als grijze stroom verkocht wordt, in Nederland krijgt ze een groen kleurtje. Het 'schoone' karakter van deze stroom wordt dan in Nederland aan de aangekochte stroom toegevoegd om hem als groen te kunnen verkopen. Daarmee wordt ook de eventuele hinder die groene stroomproductie in eigen land zou kunnen veroorzaken naar het buitenland geëxporteerd. Het is dus al te gemakkelijk om groene stroom aan te kopen als Nederlander. Vandaar ook hun grote vertegenwoordiging in de Top 20.

Top 20 van gebruikers van groene stroom

1 SJ (Swedish railways) SE	1,500,000,000 kWh Waterkracht	100 %
2 Authorities buying consortium (abc) UK	112,000,000 kWh Groene stroom	20 %
3 London Borough of Lewisham UK	54,863,530 kWh Verschillende bronnen	100 %
4 SE-banken SE	52,000,000 kWh Windkracht	- %
5 Tarkett SE	45,000,000 kWh Water en wind	- %
6 North Wales Energy Partnership UK	43,500,000 kWh Welsh Groene stroom	30 %
7 Nederlandse Spoorwegen (Dutch Railways) NL	37,275,000 kWh duurzame energie	2.5 %
8 KPMG UK UK	31,788,680 kWh Groene stroom	94 %
9 Corporation of London UK	31,200,000 kWh Groene stroom	38 %
10 Edinburgh University UK	25,000,000 kWh Groene stroom	42 %
11 Cooperative Bank UK	20,428,000 kWh Groene stroom	97 %
12 Gemeentewaterleidingen Amsterdam NL	17,000,000 kWh Groene stroom	50 %
13 Bodyshop UK	15,670,000 kWh Groene stroom	73 %
14 Waterleiding Maatschappij Drente (WMD) NL	10,000,000 kWh Groene stroom	100 %
15 Bank of Scotland UK	10,000,000 kWh Groene stroom	10 %
16 Van Melle Nederland B.V. NL	9,000,000 kWh Groene stroom	47 %
17 ABN AMRO Bank N.V. NL	9,000,000 kWh duurzame/groene energie	5 %
18 Leicester City Council UK	8,000,000 kWh Groene stroom	36 %
19 Ministerie van VROM NL	7,600,000 kWh Eco-stroom	100 %
20 Thomas Cook UK	7,200,000 kWh Groene stroom	25 %

Copyright: Geert Palmers 3E Ecofys België
<http://www.greenprices.org>

Groene stroom op het net

Over duurzame energiebronnen vind je enorm veel informatie op het internet. Zowel beschrijvingen van projecten als gedetailleerde technische en wetenschappelijke informatie zijn raadpleegbaar op verschillende sites. Zo vind je informatie over ecologische gemeenschappen van over de gehele wereld op <http://www.gaia.org>.

In het kader van de "Campaign for Take Off" die de Europese Gemeenschap heeft opgezet om de invoering van hernieuwbare energieproductie te stimuleren, zoekt de EU honderd gemeenschappen die zich engageren om voor 100% over te schakelen naar duurzame energie.

Meer informatie vind je op http://www.agores.org/POLICY/COM_STRATEGY/CTO/100communities.htm. Ondertussen zijn er al dertig kandidaten gevonden. De lijst met websites over de verschillende projecten vind je op <http://www.agores.org/ALTASP/partnerlist.asp>.

Enkele steden of dorpen zijn geheel vrijwillig de uitdaging aangegaan om zichzelf volledig van groene stroom te voorzien.

- Ostritz-Sankt Marienthal (<http://www.ostritz-st-marienthal.de>)
- Schönaue (<http://www.schoenau.de/>)

In heel Europa en zelfs in België zijn informatiecentra en andere organisaties te vinden die zelf de stap naar duurzame energievoorziening al gedeeltelijk of volledig gezet hebben. Op de volgende sites vind je steeds een volledige beschrijving van de visie van de organisatoren. Centra zoals: Artefact in Glucksburg (<http://www.artefact.de>) Duitsland of Folkecenter for Renewable Energy in Hurup Thy (<http://www.folkecenter.dk>) Denemarken, of Centre for Alternative Technology in Wales (<http://www.cat.org.uk>) in het Verenigd Koninkrijk of De Kleine Aarde (<http://www.dekleinearde.nl>) en de Twaalf Ambachten in Boxtel (<http://www.detwaalfambachten.nl>) Nederland, De Zonne-arc in Proven (<http://www.zonnearc.be>) en Solar 2002 in Berlaar (<http://www.mondo.be>) in België werken nu al voor honderd procent op hernieuwbare energie.

BRANDSTOFCELLEN GAAN IN DE NABIJE TOEKOMST BATTERIJEN VERVANGEN IN LAPTOPS, GSM'S EN ANDERE TOESTELLEN

Brandstofcellen breken door

Tekst: Joris Gansemans

De twintigste eeuw was het tijdperk van kernenergie en fossiele brandstoffen. Met veel comfort en nog meer vervuiling als gevolg. Dat is nu gedaan. De brandstofcel komt eraan.

Sta eens even stil bij alle energiebronnen die je in één dag gebruikt. De motor van je wagen, batterijen in laptopcomputers en draagbare telefoons, elektriciteit in het huishouden. Voor bijna al onze activiteiten hebben we nood aan een externe bron van energie. Het klinkt futuristisch, maar op een dag gaan we al die bronnen misschien vervangen door brandstofcellen. Want brandstofcellen kunnen energie leveren op elke denkbare plaats, voor elke denkbare toepassing. En ze hebben één groot voordeel: ze zorgen voor een pak minder vervuiling.

Momenteel zijn fossiele brandstoffen de belangrijkste bron van energie. Maar het gebruik daarvan leidt tot lokale en regionale vervuiling, zure regen en de toename van het broeikaseffect. Daarbovenop gebruiken we nu een waardevolle grondstof – petroleum – gewoon als brandstof. Alhoewel de olievoorraden nog wel even meekunnen, zijn ze zeker niet eindeloos. Het is dan ook niet te verwonderen dat heel wat grote oliebedrijven investeren in het onderzoek naar brandstofcellen. Shell, Exxon en Texaco zijn slechts enkele multinationals die momenteel actief op zoek zijn naar nieuwere en betere brandstofcellen.

Om al die problemen op te lossen zijn er, eenvoudig gesteld, twee uitwegen. Ten eerste moeten we het energiegebruik drastisch gaan terugschroeven. Dat moet gebeuren door rationeel om te gaan met energie, door energiezuinige woningen en toestellen te ontwerpen en door de verliezen tijdens de energieproductie te verminderen. Ten tweede moeten we onze energie schoner gaan produceren. Brandstofcellen kunnen helpen om beide doelstellingen te realiseren omdat ze veel efficiënter werken en omdat ze veel minder vervuiling geven. Sommige types brandstofcellen stoten zelfs enkel water uit als afvalproduct. In vergelijking met verbrandingsmotoren hebben ze ook nog een ander groot voordeel: een brandstofcel heeft geen bewegende delen. Daardoor hebben ze veel minder last van mechanische slijtage. Geen geknal of gebrom meer zoals bij de traditionele ontploffingsmotor. En veel minder kans op pech onderweg.

Natuurlijk heeft de brandstofcel niet enkel voordelen, anders had ze de markt al lang geleden overgenomen. Het grootste probleem ligt in de kostprijs, de betrouwbaarheid en – bij grote hoeveelheden stroom – het hoge gewicht. Natuurlijk speelt het feit dat reeds lang gesetelde technologieën de markt domineren ook een grote rol in de ver-

traagde opmars van de brandstofcel. Wil een economie op brandstofcellen draaien, dan moet daar een volledig nieuwe infrastructuur voor voorzien worden. Volledig nieuwe tankstations en servicecentra zullen bemand moeten worden met opgeleide werknemers. Zover zijn we dus nog lang niet.

Werking

Brandstofcellen gebruiken een chemische reactie om elektriciteit te produceren, met waterstofgas als energiebron (zie kader). Waterstofgas kan geproduceerd worden door windmolens, zonne-energie of andere elektriciteitsbronnen. Toch is er een groot probleem. De opslag en het vervoer van waterstof – een explosief gas – is momenteel nog erg gevaarlijk. Tenzij er snel een oplossing gevonden wordt voor het explosiegevaar tijdens de opslag en het vervoer van waterstof, zal het noodzakelijk zijn het gas aan te maken in het voertuig of het toestel zelf. Zowel methanol als petroleumderivaten kunnen gebruikt worden om omgezet worden tot waterstofgas. Bij deze omzetting komen dan wel weer vervuilende stoffen vrij, zoals koolstofdioxide en koolstofmonoxide. De omzetting van petroleumderivaten naar waterstofgas geeft nog extra vervuiling zoals zwavelhoudende stoffen. Toch zijn voertuigen en toestellen die op brandstofcellen werken heel wat efficiënter dan conventionele voertuigen. Ook is de vervuiling die ze veroorzaken heel wat minder – net omdat er geen verbranding meer plaatsvindt.

Ontstaan

Brandstofcellen bestaan al zeer lang. In 1839 ontwikkelde de Britse rechter en wetenschapper Sir William Grove het eerste, rudimentaire prototype. Na hem probeerden veel onderzoekers de techniek te verfijnen en te verbeteren. Toch zorgden de hoge kost en de magere resultaten er voor dat er slechts weinigen in de ontwikkeling van brandstofcellen investeerden. Enkel tijdens de energiecrisis in de jaren '70 – toen energie plots erg duur werd – kreeg het onderzoek naar brandstofcellen grote financiële injecties. Het enige lange termijnonderzoek dat indertijd plaatsvond, was dat van de NASA. Zij voorzagen de Gemini-missie van energie via brandstofcellen – en met succes. Het resultaat hiervan was dat de industrie langzaam maar zeker in brandstofcellen begon te geloven. De laatste jaren schoten bedrijfjes die brandstofcellen ontwikkelen als paddestoelen uit de grond. Ook oude reuzen, waaronder General Motors, zijn gaan geloven in de toekomst van de brandstofcellen. Zij willen tegen 2010 massaproductie van auto's op brandstofcellen op poten zetten. De auto die GM wil maken, zal toch nog benzine als brandstof gebruiken. Alhoewel de vervuiling door een brandstofcel op benzine al veel minder is, blijft de emissie van broeikasgassen bestaan. "Het huidige wagenpark wordt nog steeds volledig aangedreven door petroleumderivaten," vertelde Matthew

Fonk onlangs op een conferentie over brandstofcellen. "We zien de nieuwe reeks als een brug tussen het petroleumtijdperk en het waterstoftijdperk. Het volledig omschakelen van de technologie is voor een bedrijf als het onze niet realistisch op korte termijn." Op die manier kan de huidige infrastructuur voor benzine en diesel in gebruik blijven terwijl langzaam waterstofinstallaties gebouwd kunnen worden.

Ook in België zijn een aantal bedrijven actief in de ontwikkeling van brandstofcellen. De belangrijkste speler op deze markt is het internationale ZeTek Power NV. Dit bedrijf heeft een vestiging in Geel, waar industriële toepassingen van brandstofcellen worden ontwikkeld. Ook krijgen heel wat werknemers van ZeTek hun opleiding in Geel. Daarvoor komen ze van de vestigingen van over heel Europa.

Toepassingen

De meest zichtbare toepassingen van brandstofcellen zijn momenteel te vinden in de transportsector. Bussen aangedreven door waterstofcellen rijden al rond in Chicago en Vancouver. Dichter bij huis, in München en Erlangen in Duitsland, gingen onlangs ook proefprojecten met dit type bussen van start. In Londen zullen waterstof-taxi's je binnenkort door het stadscentrum voeren en in Hamburg gaan bestelwagens op waterstof kleine vrachten afleveren. De Duitse autofabrikant BMW stelde dit voorjaar zijn "Hydrogen Car" in Brussel voor aan het publiek.

Ook als vaste bron van elektriciteit beginnen brandstofcellen hun opwachting te maken. Zo gaat een Brits pretpark binnenkort zelf in zijn energiebehoefte voorzien met een 200 kW-installatie. De vervuiling die hierbij vrij gaat komen is meer dan 400 maal minder dan bij conventionele energieopwekking met fossiele brandstoffen. Hetzelfde type van installaties op basis van brandstofcellen gaat tegen 2004 in Duitsland gebruikt worden om bedrijven en huishoudens van elektriciteit te voorzien. Momenteel werkt RWE – een Duitse industriële groep – aan een prototype voor zo'n centrale. De restwarmte die vrijkomt bij de werking van de brandstofcel, kan gebruikt worden voor verwarming. De fabrikant verwacht dat voor de gebruikers van de mini-centrales de totale behoefte aan elektriciteit kan gedekt worden. Voor de verwarming zullen traditionele technieken moeten bijspringen, vooral in de winter.

Maar alles kan beter. Op dit moment loopt er een voorbeeldproject in het Japanse Yokohama. Daar levert een brandstofcel de energie van een afvalverwerkingsbedrijf. De bron van het waterstofgas in deze fabriek is het gas dat vrijkomt bij de verwerking van het afval. Een volledig gesloten systeem dus.

De toekomst

Ook in alledaagse toestellen zouden brandstofcellen wel eens van groot belang kunnen worden. Bedrijven van elektronische apparaten, zoals Sanyo en Motorola, doen onderzoek naar het gebruik van brandstofcellen in laptops en draagbare telefoons. Brandstofcellen gaan langer mee, wegen minder en zijn eenvoudiger op te laden dan batterijen. In plaats van de batterijen te herladen aan het elektriciteitsnet, ga je gewoon een kleine hoeveelheid brandstof moeten toevoegen aan de brandstofcel – meer niet. Hoe dat technisch allemaal gaat uitgewerkt worden, is wel nog niet duidelijk. Wat wel al zeker is, is dat brandstofcellen op een dag de traditionele batterij gaat vervangen. Die produceert elektriciteit op een veel te dure en inefficiënte manier.



Brandstofcellen gaan in de nabije toekomst batterijen vervangen in laptops, gsm's en andere toestellen

De beurs

Na de terroristische aanval op de WTC-torens in New York, schoten de aandelen van producenten van brandstofcellen de hoogte in. De beurs had de laatste tijd het vertrouwen in dit soort bedrijven lichtjes verloren. Maar de dreiging van militaire acties in het Midden-Oosten blijkt het tij te doen keren. Nu de oliemarkt niet meer zo stabiel lijkt, zien speculanten een enorme groei voor de

markt van brandstofcellen. Vooral de productie van mini-elektriciteitscentrales en voertuigen op brandstofcellen kan op middellange termijn een rendabele business worden. Een vertegenwoordiger van een instituut dat onderzoek doet naar brandstofcellen liet onlangs weten: "Het staat vast dat deze technologie gaat doorbreken. Het staat gewoon nog niet vast wanneer dat juist zal zijn."

De binnenkant van de brandstofcel

Minder dan tien jaar geleden leek het nog een toekomstdroom dat er ooit voertuigen met brandstofcellen zouden rondrijden. Vandaag de dag zijn er echter al bussen en auto's in gebruik die aangedreven worden door deze technologie.

Alhoewel er verschillende types brandstofcellen bestaan, werken ze allemaal volgens hetzelfde principe. De basis van een brandstofcel wordt gevormd door twee elektrodes, gescheiden door een elektrolyt. Dat is een stof – in dit geval vaak een membraan van polymeren – die elektrische stroom geleid. Deze opstelling laat toe dat het elektrochemisch alternatief voor verbranding kan plaatsvinden. De brandstof – meestal waterstof – komt langs de kant van de anode (-) binnen, terwijl de zuurstof van de lucht aan de kathode (+) wordt aangevoerd. Het waterstofgas wordt met behulp van een katalysator uit Platina (Pt) gesplitst in protonen en elektronen. De protonen kunnen door de elektrolyt migreren en gaan een reactie aan met het zuurstof aan de kathode, waar met behulp van een andere Pt-katalysator gewoon water wordt geproduceerd. De elektronen, die niet door de membraan kunnen migreren, vloeien van de anode naar de kathode doorheen het elektrisch circuit. Aan de kathode vervullen ze de chemische reactie waarbij het zuurstof, samen met de protonen, omgezet wordt tot water. Hun migratie is de elektrische stroom waarmee dan een motor of een elektrisch apparaat kan aangedreven worden. De chemische reactie is volledig identiek aan de verbranding van waterstofgas, maar de opbouw van de brandstofcel zorgt er voor dat het grootste deel van de energie vrijkomt onder de vorm van elektriciteit.

De spanning die een enkele cel opwekt, bedraagt ongeveer 0,7 volt. Dat is veel te weinig om bijvoorbeeld een auto op te laten draaien. Om een werkbare spanning – van enkele tientallen tot honderden volts – te krijgen, moeten de brandstofcellen dus in serie geschakeld worden. Daartoe moeten de cellen gecombineerd worden, iets wat technisch heel wat problemen oplevert. Brandstof en zuurstof moeten gescheiden tot aan de elektroden geraken, terwijl de afvalproducten gemakkelijk moeten kunnen ontsnappen. En, cruciaal voor de werking van de brandstofcel: de stroom moet kunnen circuleren. Om dit alles te verwezenlijken, doen fabrikanten van brandstofcellen beroep op bipolaire platen. Die zijn gemaakt van een geleidend materiaal en hebben gescheiden kanalen voor waterstof, zuurstof en afvalstoffen.

De eindproducten van de reactie van een brandstofcel zijn elektriciteit, water en restwarmte. Om de cel operationeel te houden, moet er dus gekoeld worden. Toch kan de restwarmte in bepaalde gevallen gebruikt worden om water – bijvoorbeeld voor verwarming – op te warmen. Onzuiverheden in het waterstofgas kunnen echter de werking van de cel verstoren. Ze binden op de Platina katalysator, die daardoor minder efficiënt gaat werken. Onderzoek moet alternatieven opleveren om de brandstofcel beter te laten presteren, en ook om de kostprijs te drukken. Nu al bestaan er brandstofcellen die commercieel verkrijgbaar zijn. Toch is er nog veel onderzoek nodig om deze technologie werkbaar en betaalbaar te maken. Eens dat gebeurd is, staat niets de opmars van de brandstofcel nog in de weg.

"In het Europese parlement delven progressieve ideeën vaak het onderspit"

In het Europese parlement zitten regionalisten en groenen in één fractie. Bart Staes, vertegenwoordiger van de Toekomstgroep van de VU, zet zich in voor minderheden en milieu. En met volle overgave.

*Tekst: Joris Gansemans
Bart Martens*



"Toen ik in 1983 binnenkwam in het Europees Parlement was dat enkel een papieren tijger. We waren net een jeugdraad in de gemeente. Af en toe mochten we wel iets zeggen, maar daar bleef het ook bij. Het Parlement was een zuiver adviesorgaan. De nationale regeringen deden gewoon hun zin en klasseerden hetgeen wij daar bespraken."

Hevig gesticulerend zit Bart Staes op de sofa in zijn bureau in het Europese parlement. Naast hem staat een etalagepop die aangekleed is met een traditioneel gewaad uit het Kazakstan. "Dat kleed en die hoed heb ik gekregen bij mijn bezoek aan Semipalatinsk, het gebied waar de Russen vroeger hun kernproeven hielden. Wat je daar ziet tart echt alle verbeelding. Vervormde mensen, armoede, werkloosheid. Heel wat kinderen zijn volledig misvormd en hebben genetische afwijkingen door de extreme straling waar de plaatselijke bevolking aan blootgesteld werd. Ik ijver er momenteel voor dat de problemen van die mensen meer in de aandacht komen, dat de media daar eindelijk eens iets over zou brengen." Het probleem van Semipalatinsk is slechts een van de vele onderwerpen waar Bart Staes zich in vastbijt. Staes vertegenwoordigt de Toekomstgroep (ex-Volksunie) in het Europese parlement en is lid van de Europese regionalisten (EVA), die in het Parlement in dezelfde fractie zitten als de Groenen. Staes zetelt in de Commissies Leefmilieu, Volksgezondheid en Consumenten-zorg. "Bij de samenstelling van de fracties bleek dat het stemgedrag van de regionalisten in grote mate overeenkwam met dat van de Groenen. Daarom hebben we ervoor gekozen om met elkaar in zee te gaan. Samen sta je sterker, zeker in een Europese context."

Al van 1983 bent u bezig in het Europese parlement. Wat zijn de grote veranderingen die zich hebben voltrokken in die tijd, en wat staat er ons in de toekomst nog te wachten?

BS: "Kijk, toen ik begon bij Jaak Vandemeulebroucke (die indertijd strijd voerde tegen de hormonenmafia JG&BM), hadden we hier nog niets in de pap te brokken. We waren toen vooral bezig rond voedselveiligheid. Maar snel hadden we door dat Europa een politieke constructie was zonder enige macht. Dat hebben we heel goed gemerkt toen we een tijdje nadien in de Belgische regering zaten. Toen zagen we dat de regering alles wat het Parlement besliste, gewoon naast zich neerlegde. Maar tegenwoordig is dat helemaal niet meer zo. In de loop van de jaren is Europa geëvolueerd naar een echte machtsfactor op de gebieden waar ze beslissingsrecht heeft. Vooral sinds de Eenheidsakte, het Verdrag van Maastricht en dat van Amsterdam is er heel wat veranderd. Momenteel kan je politiek Europa

voorstellen als een constructie met twee kamers. Enerzijds is er het parlement dat fungeert als de Belgische Kamer. Anderzijds heb je de Raad van Ministers, die overeenkomt met de Senaat. Die twee moeten overeenkomen op het moment dat er een beslissing moet genomen worden.

Af en toe kan het serieus botsen tussen het Parlement en de Raad van Ministers, om allerlei redenen. Ik heb indertijd zo'n gevecht meegemaakt toen ik rapporteur was voor de zaak van de controles op dierenvoerders. Op een gegeven moment was er met dioxines gecontamineerde citruspulp uit Brazilië ingevoerd naar België, Frankrijk, Nederland en Duitsland. Vanuit het Parlement was toen de vraag gekomen om dierenvoerders onafhankelijk te laten controleren door Europa. Maar de Fransen waren daar volledig tegen. Op een gegeven moment hoor ik een Franse minister nog zo uitroepen: *On ne va jamais toucher a la souveraineté française et des autres états-membres!* Dus de Franse leden van de Raad van Ministers zagen een inmenging van Europa in hun interne aangelegenheden absoluut niet zitten. Het Parlement wou zo iets wel, om problemen met dierenvoerders te vermijden. Uiteindelijk zijn we er uitgeraakt met een compromis, dat momenteel al weer een heel stuk verder staat."

"Langzaam maar zeker zie je dat Europa overall au sérieux wordt genomen. Een duidelijke aanwijzing daarvan is de extreem toegenomen activiteit van lobbyisten in en rond het parlement. Allerlei belangengroepen willen hun zegje doen, en proberen zo vroeg mogelijk in de beslissingsprocedures hun invloed te laten gelden. De eerste jaren dat ik hier was, was daar geen sprake van. Nu word je constant benaderd door lobbyisten. Ze willen je heel de tijd spreken en overladen je met dossiers en papieren, echt heel vermoeiend. Als je niet oplet, dan schiet er geen tijd meer over om je met andere, nuttige zaken bezig te houden. Ik probeer zeker tijd te maken en te luisteren naar lobbyisten, maar er zijn grenzen. Momenteel heb ik dit probleem opgelost door een soort spreekuur in te lassen, zoals een burgemeester. Elke vrijdagvoormiddag sta ik open voor gesprekken met vertegenwoordigers van industrie, landbouw of ngo's. Al durf ik voor de milieubeweging af en toe wel eens een uitzondering te maken (lacht). Serieus nu, wat je hier soms ziet, gaat echt heel ver. Neem nu de richtlijn over auto-wrakken. Toen die besproken werd in het Parlement is – vooral de Duitse – auto-industrie onvoorstelbaar actief geweest. En het erge is dat heel wat parlementariërs op zo'n moment echt naar de pijpen van de industrie gaan dansen. Je houdt dat niet voor mogelijk, maar tijdens de stemming van de richtlijn hadden sommige Duitse socialisten een das aan met het embleempje van Volkswagen. Zo iets laat geen twijfel bestaan over de kant die deze parlementariërs zullen kiezen tijdens de stemming. Op zo'n moment vraag ik me dan af wat je nog als parlements-lid betekent. Wanneer je meespeelt als een marionet in een poppenkast, dan moet je je als politicus toch vragen beginnen stellen over je eigen geloofwaardigheid?"

"Pas op, al dat lobby is zeker niet slecht. Het helpt je om verschillende aspecten van een bepaalde zaak te leren zien. Maar een politicus moet natuurlijk beschikken over een voldoende kritische geest om zich niet eenzijdig te laten beïnvloeden. En kritische geest, dat is net iets wat een aantal van mijn collega's hier missen. Wij, groenen en regionalisten, krijgen hier soms het verwijt dat we ons voor de kar laten spannen van ngo's zoals Greenpeace, het Europees Milieubureau of de Bond Beter Leefmilieu. Daarmee willen ze goedpraten dat zij voortdu-

rend de kant van de industrie kiezen. Ik zie nogtans een wezenlijk verschil tussen maatschappelijke groeperingen die ijveren voor het algemeen belang en een enkele industrietak, die ijvert voor een beperkt privaat belang."

Binnenkort breidt de Europese Unie uit met een aantal nieuwe lidstaten. Hoe gaat dat de werking van de Unie en het parlement beïnvloeden?

BS: "De effecten van de uitbreiding van de Unie gaan we nog moeten afwachten. Eerst en vooral komt er de Top van Laken, die de weg gaat moeten effenen voor een groter Europa. Maar ik denk eigenlijk niet dat die top zoveel gaat opleveren. Nog voor België voorzitter werd van de Unie had Verhofstadt al enorm hoge verwachtingen geschept. Hij liet uitschijnen alsof het hele Verdrag zou gewijzigd worden, alsof de gehele Unie van karakter zou veranderen. Welnu, hij heeft zijn staart moeten intrekken. Tijdens een bezoek aan zijn goede vriend Blair, kreeg hij al meteen het deksel op de neus. Hij weet nu heel goed wat de limieten zijn van het nieuwe Europa. Van de Top van Laken moeten we niet veel meer verwachten dan richtlijnen hoe het Verdrag gewijzigd gaat worden tegen de Top van Berlijn in 2004."

"De regionalisten en de groenen zien het nieuwe Europa eerder als een soort conventie. Bij de besluitvorming en de regelgeving willen we zowel politieke partijen als sociale groeperingen betrekken. Natuurlijk moeten ook de nationale en de regionale parlementen in dit proces betrokken worden. Toch mag het niet allemaal vrijblijvend zijn, Europa moet een sterk gezag kunnen uitoefenen, anders heeft het allemaal geen zin.

Maar er gaat wel een en ander moeten veranderen. De unanimiteitsregel bijvoorbeeld, die gaat niet langer houdbaar zijn. Nu moeten te veel beslissingen binnen de Europese Commissie gedragen worden door alle lidstaten. Dat zal in een nieuw en groter Europa voor enorm veel problemen zorgen. Europa zal heel wat heterogener worden. Om heel wat kwesties – en milieu is daar zeker één van – gaan de tegenstellingen nog groter worden dan vandaag het geval is. Als alle Europese regels dan de steun van alle lidstaten moeten krijgen, gaan we nooit een doortastend beleid kunnen uitbouwen.

Toch vind ik niet dat je de unanimiteitsregel onvoorwaardelijk moet laten varen. In een aantal kwesties – als het gaat om talen bijvoorbeeld – kan je er niet onderuit dat het opheffen van de unanimiteitsregel voor heel wat onrechtvaardigheid kan zorgen. De grote lidstaten zoals Frankrijk en Duitsland gaan dan altijd de overhand halen, ten koste van de minderheden in de Unie – zoals Vlaanderen, Wales of Baskenland. Op andere vlakken, zoals de fiscaliteit, is de unanimiteitsregels een obstakel om tot een efficiënte besluitvorming te komen. De politieke wil om daar nu al vanaf te stappen is bij de meeste lidstaten nog niet aanwezig."

De eerste dossiers waar u rond werkte hadden vooral met voedselveiligheid te maken. Landbouw ligt daarvan duidelijk in het verlengde. Volgt u momenteel ook het landbouwbeleid van Europa op?

BS: "Ja en neen. Omdat het landbouwbeleid op dit moment geen medebeslissingsmaterie is heb je als parlementariër een minimale inbreng in het beleid. Maar dat neemt niet weg dat ik probeer op te volgen wat er allemaal gaande is. Kijk, het huidige landbouwbeleid is volledig verkeerd opgevat. Het vergroot de problemen van de land-



"Je mag de Europese instellingen niet zien als een monoliet. Af en toe kan het serieus botsen tussen het Parlement en de Raad van Ministers."

300 in 300



Bart Staes: "Het Europese landbouwbeleid is pervers. Bijna al het geld komt terecht bij de distributie en verwerking. De landbouwers zelf zien er heel weinig van."

bouw, in plaats van ze op te lossen. Momenteel worden landbouwers nog steeds aangespoord om meer en meer te investeren, zonder dat ze daar enig voordeel uit kunnen halen.

De malaise van het landbouwbeleid zou gedeeltelijk opgelost kunnen worden door er een "medebeslissingsmaterie" van te maken. Nu zijn de uitgaven voor landbouw een jaarlijkse verplichting, zonder dat het parlement daar ook maar iets over te zeggen heeft. Nochtans is er in het parlement voldoende gezond boerenverstand aanwezig om de Europese landbouw terug levend te krijgen. Het grote probleem nu is dat het hele systeem pervers is. Bijna al het geld van het Europees landbouwbeleid komt terecht bij de distributie en verwerking. De landbouwers zelf zien er heel weinig van. En dan nog, van al het geld dat uiteindelijk bij de landbouwers zelf terecht komt, krijgen enkel de allergrootste bedrijven de hoofdbrok. De kleine boer, die het geld het hardste nodig heeft, ziet vaak niets van al die subsidies.

Moest het landbouwbeleid een materie worden waar het parlement ook zijn zeg in zou hebben, dan zou het ook op andere terreinen open getrokken kunnen worden. Experts in leefmilieu, volksgezondheid of ontwikkelingssamenwerking zouden kunnen samenwerken met de boeren. Ik ben er heilig van overtuigd dat we dan binnen de vijf jaar – de duur van één legislatuur – tot een gezonde Europese landbouw zouden kunnen komen."

Tijdens de klimaatconferentie in Bonn heeft Europa de onderhandelingen schijnbaar gered. Over de praktische uitwerking van het Protocol van Kyoto bestaat echter nog veel onduidelijkheid. Hoever staat Europa eigenlijk met zijn eigen energiebeleid?

BS: "Als je het mij vraagt, gaat ook het Europees energiebeleid volledig de verkeerde kant op. In plaats van te investeren in duurzame hernieuwbare energiebronnen – windkracht, zonne-energie en zo meer – pompt Europa miljarden en miljarden in kernenergie. De eenzijdige keuze van de Europese instellingen in het voordeel van kernenergie uit het verleden wordt nu gewoon nog eens overgedaan. Wanneer al die investeringen naar onderzoek naar hernieuwbare energie zouden gaan, zou een duurzaam energiebeleid gemakkelijk gerealiseerd kunnen worden. Nu

gaat dat dus niet gebeuren. De Europese Commissie kiest voor kernenergie omdat ze daar een proper alternatief in ziet voor de petroleum- en steenkoolcentrales. Op vlak van uitstoot van CO₂ is dat natuurlijk wel zo, maar de vroegere problemen met veiligheid en kernafval blijven even groot. Met haar richtlijn Hernieuwbare Energiebronnen bewijst de Europese Commissie enkel wat lippendienst aan de voorstanders van duurzame energie. Het lijkt allemaal wel mooi, maar in de realiteit gaat er niets van in huis komen."

In het Europese parlement zitten de regionalisten in dezelfde fractie als de groenen. Hoe verloopt de samenwerking binnen de fractie?

BS: "Omdat de regionalisten binnen Europa altijd zo klein geweest zijn, moesten we altijd in zee gaan met een aantal andere kleine groeperingen. Bij de samenstelling van de huidige fracties waren we op zoek naar een nieuwe partner. En toen bleek dat qua kiesgedrag bijna niets ons scheidde van de groenen, hebben we besloten om samen te gaan werken. Dat komt goed uit, omdat we op die manier de vierde grootste fractie in het parlement vormen. Zo kan je tenminste je stemmel drukken op het beleid: je krijgt als fractie functies toebedeeld in verschillende commissies en bij stemmingen sta je een pak sterker. Op vlak van ideologie komen we goed overeen met de groenen, en ook de samenwerking verloopt heel behoorlijk. Wat af en toe wel stoort, is dat ze zo ongelofelijk chaotisch zijn. Afspraken lopen in het honderd, vergaderingen duren uren. Maar dat zijn problemen die zich langzaam maar zeker vanzelf wel oplossen.

Ik ben wel redelijk ontgoocheld over de liberale fractie in het Europese parlement. Maar al te vaak – zo is toch mijn perceptie – leunen ze aan bij de conservatieven. Dat verhindert dat progressieve ideeën een meerderheid halen in het parlement. Neem nu de discussies over de Habitatrichtlijn, die ervoor moet zorgen dat de laatste restjes waardevolle natuur in Europa behouden blijven. De liberalen vinden deze richtlijn belachelijk omdat de economische vooruitgang zou verhindert worden, enkel en alleen omdat een paar geitenwolensokken door de modder willen kruipen om naar de vogeltjes te kijken. Nochtans biedt de Habitatrichtlijn in haar huidige versie voldoende

mogelijkheden om economisch belangrijke projecten te laten doorgaan.

De hele houding van de liberalen past trouwens in de globale tendens om de groene beweging in diskrediet te brengen. Heel wat industriëlen en politici vinden dat de milieubeweging teveel macht heeft gekregen. Ze gebruiken de nakende recessie als argument om te beknibbelen op het belang van het milieu en proberen zowel groene partijen als maatschappelijke groeperingen in een kwaad daglicht te stellen. En het erge is dat de media zich laten meesleuren in die stroming. Neem nu dat Deense boek "De Groene Leugen", waarin de statisticus Lomberg beweert dat het helemaal niet zo slecht gaat met de wereld. Het weekblad Knack liet dat boek bespreken door een journalist die nooit over milieu schrijft. Hoe kan je dan een kritische benadering van de inhoud van dat boek verwachten? De repliek van Dirk Draulans (wetenschapsredacteur bij Knack JG&BM) was wel erg kritisch, maar kwam helemaal achteraan. Daarenboven was het helemaal niet in proportie met de bespreking van de andere journalist, die de argumenten van Lomberg kritiekloos overnam."

Alhoewel u in de groene fractie van het Europese parlement zit, bent u lid van een partij - de Toekomstgroep (ex-VU) - die zich pas later met groene thema's is gaan bezighouden. Wat is de ervaring die u heeft met de milieubeweging?

BS: "Hetgeen ik de laatste jaren opmerk, is dat de milieubeweging enorm geprofessionaliseerd is. Er zit daar een enorme dossierkennis en ook op vlak van lobbywerk zijn ze erg efficiënt georganiseerd. Milieuorganisaties zorgen ervoor dat ze op tijd met hun argumenten, nog voor de stemmingen plaatsvinden. Dat staat in schril contrast tot de federaties van de industrie. Die komen vaak hopeloos te laat en willen de stemmingen nog beïnvloeden op het moment dat dat al lang niet meer kan.

De milieubeweging heeft natuurlijk het grote voordeel dat ze meestal als één blok kan optreden. Binnen de industrie daarentegen spelen vaak heel tegenstrijdige belangen. Zo zijn progressieve bedrijven vaak voorstander van een strikte regelgeving, terwijl de achterblijvers net een conservatief milieubeleid willen."

Lust u ook wel eens een groen blad?



MILIEURAMA
VENSTER OP HET LEEFMILIEU

Neem nu een abonnement op
Milieurama en ontvang **GRATIS**
de cd-rom "Lage
Energiewoningen"



Hebt u graag een groene kijk
op de actualiteit?

Waarom neemt u dan geen abon-
nement op milieurama?

Via korte nieuwsberichten,
pittige interviews en diep-
gravende artikels blijft u
op de hoogte van wat er leeft
in het milieu.

Ja, ik abonneer me nu op Milieurama.

- ☐ Voor slechts 20 € krijg ik Milieurama om de twee maand
in mijn brievenbus.
- ☐ Ik word eredonateur van BBL en betaal 45 €.
Voor dat bedrag ontvang ik elke twee maand mijn exemplaar
van Milieurama en verleen ik mijn steun aan BBL.
In ruil daarvoor ontvang ik een fiscaal attest.

Stuur vandaag nog deze bon op en maak het gewenste bedrag over op
rekening 001-1475409-18 van de Bond Beter Leefmilieu Vlaanderen vzw.
We sturen u Milieurama zo snel mogelijk op.

Naam :

Adres :

Postcode :

Gemeente :

Faxen naar 02/230.53.89 of opsturen naar BBL - Twekerkenstraat 47,
B-1000 Brussel - abonneren via internet : www.bbllv.be

EU INVESTEERT MILJARDEN OM OOST-EUROPA MET WEGEN, LUCHTHAVENS, TREINSPOREN EN ZEEHAVENS TE KOPPELEN AAN BESTAANDE INFRASTRUCTUUR

Transportbeleid heeft nog lange weg te gaan

Tekst: Jan Verschooren

Infrastructuurwerken blijven de open ruimte in Europa aantasten. Het wegverkeer loost een immer groeiende stroom vuiligheid in de lucht. Is het Europees mobiliteitsbeleid wel op de goede weg?

In september zijn de Europese ministers van Transport bijeen gekomen. Dat doen ze elke zes maand tijdens een informele top, waar niet echt beslissingen genomen worden. De ministers wisselen er ideeën en visies uit. Toch zijn informele toppen van groot belang, de ministers leggen er namelijk de krijtlijnen uit van het toekomstige beleid. Mobiliteit wordt in de toekomst een top-prioriteit, zowel op Europees, Belgisch als Vlaams niveau. Zeker wanneer we de gevolgen voor het milieu in rekening brengen. Daarom is het een goed initiatief geweest van de ministers Durant en Aelvoet om de ministers van Transport en Milieu samen te doen vergaderen. Dat is trouwens minder evident dan het lijkt. Het is nog maar de tweede keer dat de Europese ministers van Leefmilieu en Transport met elkaar aan tafel zitten.

Naar aanleiding van de informele top, organiseerden de vier Belgische milieukoepels een schaduwtop over transport en milieu. BBL, Bral, IEW en IEB wilden goede ideeën aanleveren voor een duurzaam mobiliteitsbeleid op Europees vlak. De resultaten van de schaduwtop werden door de ngo's later aan de Europese ministers overhandigd. Zo had de schaduwtop ook rechtstreekse invloed op de ministers.

Op de schaduwtop waren interessante sprekers te beluisteren. TERM, het net verschenen rapport van European Environment Agency werd voorgesteld door Ann Dom. Dit rapport volgt de evolutie van de kwaliteit van het milieu en de invloed die het transport daarop heeft. Het rapport bekijkt een aantal zaken en toont of er beterschap dan wel achteruitgang is wat betreft de kwaliteit van het milieu.

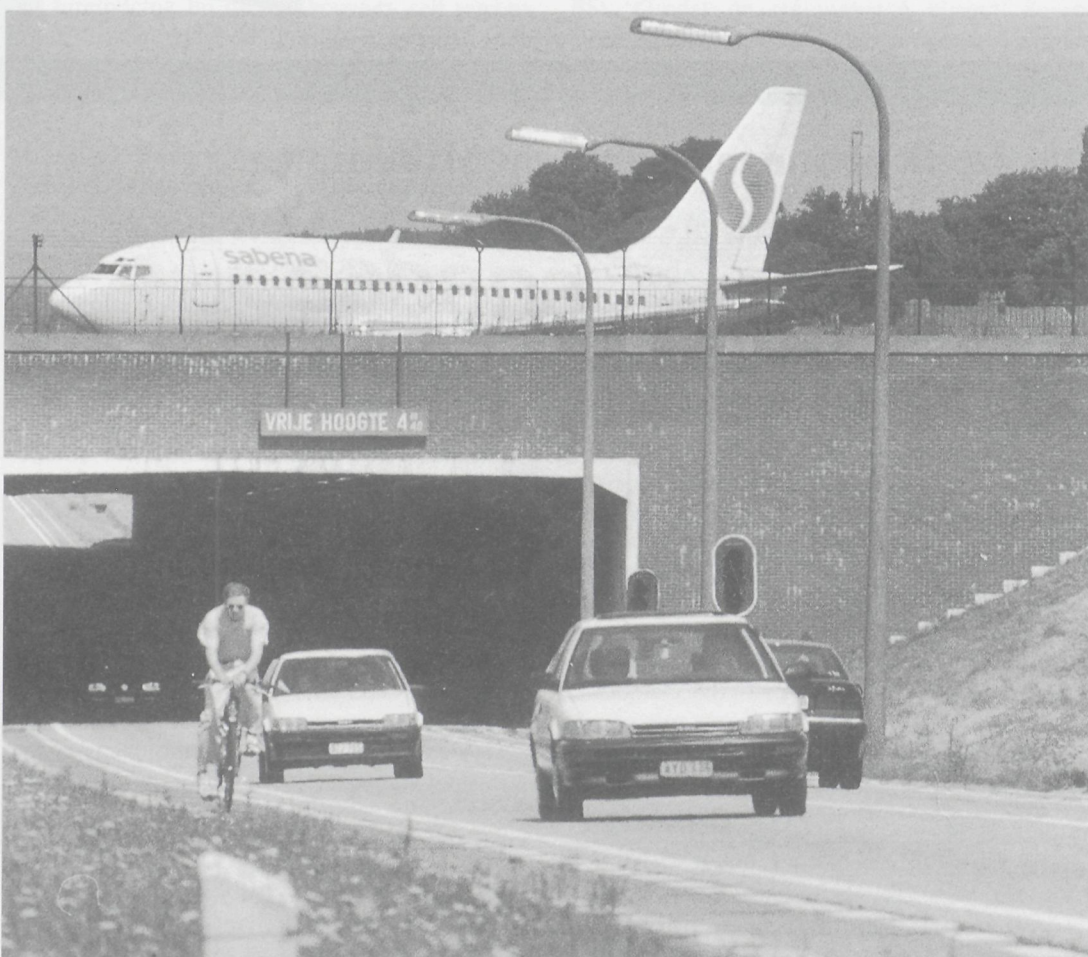
Technische verbeteringen aan de voertuigen zorgen voor minder uitstoot. Dat is positief. Maar de globale groei in het verbruik van energie en de uitstoot door groei van de mobiliteit op zich, zorgt ervoor dat de vervuiling blijft toenemen.

De kwaliteit van de stedelijke lucht is de laatste tijd verbeterd, maar desondanks staat de stedelijke bevolking nog steeds bloot aan pollutie die de gezondheid bedreigt. De infrastructuur voor het transport slokt elk jaar nog overdreven veel ruimte op, vaak ten koste van natuurgebieden. De zee wordt vervuild door ongevallen met zeeschepen en lozingen van aardolie. En zo gaat het maar door. Op Europees vlak gezien, is een duurzaam mobiliteitsbeleid nog veraf.

Toch zijn er ook positieve signalen te bespeuren. Er wordt tenminste al één en ander in vraag gesteld. Er wordt nagedacht over alternatieven voor het gemotoriseerd transport. Maar wanneer echt tot daden dient te worden overgegaan, talmt Europa nog te veel. Daarom is het van groot belang dat de milieubeweging druk blijft uitoefenen, zeker op Europees niveau.

Beslissingen op Europees niveau zijn voor bepaalde beslissingen absoluut noodzakelijk. Zo kan een systeem van kilometerheffing enkel op internationaal niveau uitgewerkt worden. Bij kilometerheffing betaal je voor elke gereden kilometer, i.p.v. algemene belastingen. Je kan in dit systeem ook de externe kosten van het milieu en de gezondheid inrekenen en het is vooral een eerlijker systeem van betalen. De vervuiler betaalt wat hij werkelijk vervuult, afhankelijk van de uren waarop hij rijdt. Zoiets kan uiteraard enkel op Europees niveau geregeld worden.

Ook wat betreft havenpolitiek en luchtvaart moeten de Europese lidstaten samenwerken. Dat blijkt niet eenvoudig te zijn, want op deze terreinen wil geen enkele lidstaat troeven uit handen geven. Dit leidt tot bizarre situaties zoals twee giganten van havens naast elkaar – Antwerpen en



Europa blijft het verkeer over de weg en in de lucht promoten

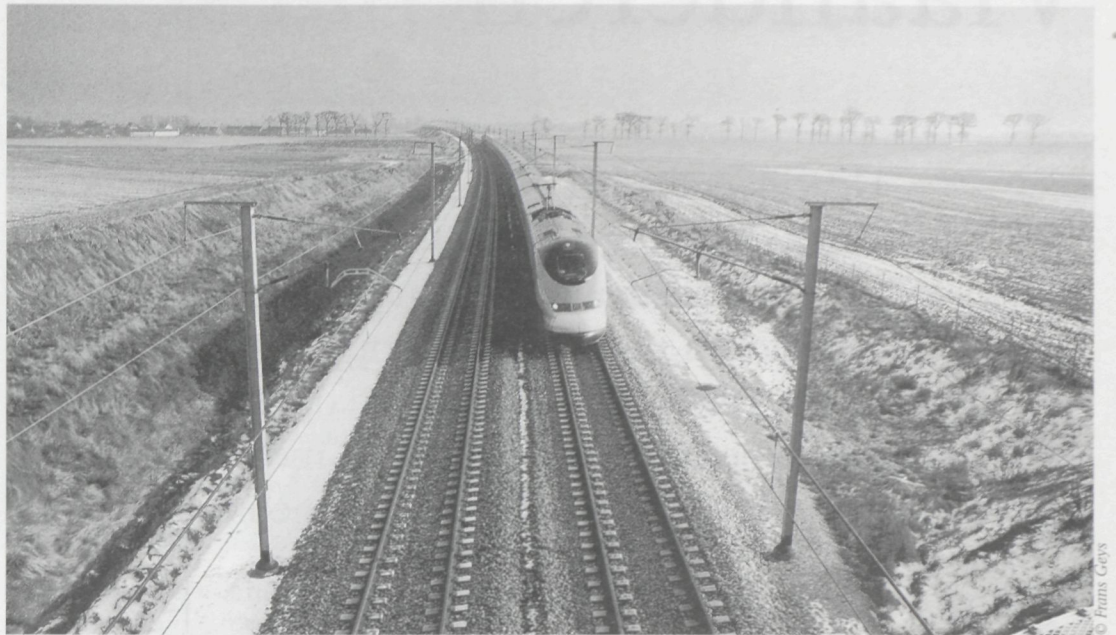
Stop steun aan noodlijdende luchtvaartmaatschappijen

De steun die de Amerikaanse regering en de Europese Unie overwegen te geven aan de noodlijdende luchtvaartmaatschappijen, is een regelrechte aanfluiting van de regels van de vrije markt. Met alle respect voor diegenen die hun job dreigen te verliezen door de penibele situatie van de luchtvaart carriers, maar de beloofde staatssteun brengt de eerlijke concurrentie ernstig in gevaar. Dit bevoordeelt de rijke landen die geld genoeg hebben om die steun te betalen, en benadeelt luchtvaartmaatschappijen die opereren vanuit armere landen. Ten tweede is het al jaren duidelijk om diverse redenen, waarvan de aantasting van het milieu een erg belangrijke is, dat de ongebreidelde groei van het aantal vluchten niet kan blijven doorgaan. De luchtvaart is de sector in het transport waar praktisch geen enkele externe kosten worden doorgerekend. Er bestaan geen accijnzen op de kerosine (de brandstof voor een vliegtuig) en er wordt geen BTW geïnd op vliegtuigtickets. Daar komt nog bij dat vele maatschappijen reeds pakken staatssteun kregen in het verleden. Hierdoor is de bizarre situatie ontstaan dat een vliegticket naar bijvoorbeeld Spanje, goedkoper is dan een treinticket. Ook dit is een voorbeeld van oneerlijke concurrentie! De luchtvaart sector – met een enorm negatieve milieu-impact op vlak van broeikas effect en geluidshinder – wordt zo concurrentieel bevoordeeld ten opzichte van de meer milieuvriendelijke transportmodi als trein en scheepvaart.

Er moet dus een omschakeling komen naar meer duurzame vormen van transport. Er zal met andere woorden minder moeten gevlogen worden. Dat hoeft geen ramp te zijn. Dankzij de telematica zijn we perfect in staat om een aantal verplaatsingen te substitueren door videoconferenties, e-mail enzovoort. Daarnaast klaagt iedereen over werkdruk en tijdsgebrek. Door minder verplaatsingen te maken over grote afstand kan hieraan een beetje worden tegemoet gekomen. Trouwens, door de tragische omstandigheden in de Verenigde Staten wordt er nu reeds drastisch minder gevlogen, reden van de crisis in de luchtvaart-industrie. Waren dat dan allemaal zo noodzakelijke vluchten die nu niet meer ondernomen worden? Men lost het probleem blijkbaar anders op nu. Een bewijs dat het kan!

Dat het verdwijnen van bedrijven en het verlies aan jobs altijd gepaard gaat met pijnlijke persoonlijke situaties staat buiten kijf. Maar ook in tijden van voorspoed zijn de veranderingen op dit vlak groot. De compagnies van de grote oceanstomers waar o.a. de Titanic deel van uitmaakte zijn allemaal verdwenen onder de druk van de concurrentie van de vliegtuigindustrie. Is daar iemand die daar problemen mee heeft? De zware industrie van steenkool en staal is om en afgebouwd, zij het met bloed, zweet en tranen. Maar het is gedaan. Het is mogelijk, wanneer we de keuze maken! Het komt erop aan de verloren jobs te compenseren door omschakeling naar duurzame productie- en verplaatsingsprocessen. Daar zou men de middelen, die men nu weer eens in een bodemloze put wil storten, beter voor gebruiken. Hoeveel extra jobs zou de VS niet kunnen creëren door de 15 miljard US \$ (eerste schijf in steun aan luchtvaartsector) te investeren in zeg maar windmolens? Hoeveel CO₂-emissies zou je daar niet mee kunnen uitsparen?

Een transportsysteem moet aan de noden voldoen van de economie en de bevolking, zodat alle activiteiten die men wenst te doen kunnen worden volbracht. Dat is het credo waar men altijd mee zwaaide om de zoveelste autoweg door een natuurgebied te trekken. Er is vraag naar zegt men dan. Welnu, blijkbaar is er nu veel minder vraag naar vliegvluchten dan voorheen. Moeten we dan weer persé die behoefte kunstmatig hooghouden en plotseling staatssteun toekennen aan verloren bedrijven?



Hoge snelheidstreinen als alternatief voor korte afstandsvluchten

Rotterdam – met grote negatieve gevolgen voor het milieu en de mens. Maar zelfs binnen één land blijkt het al moeilijk te zijn om samen te werken. De verzuurde relatie van de Antwerpse haven met die van Zeebrugge is daar een schrijnend voorbeeld van. In dergelijke dossiers zou Europa een stimulerende rol kunnen spelen.

Nochtans heeft ook Europa nog niets van haar dadendrang verloren, in negatieve zin dan. In de Oost-Europese landen die staan te wachten aan de deur van de EU, plant Europa een aantal grote projecten onder de naam "Tina". In de komende tien jaar wil Europa heel wat nieuwe infrastructuur realiseren: 18.030 kilometer wegen, 20.290 kilometer treinsporen, 38 vliegvelden, 13 zeehavens en 49 rivierhavens. Dit alles moet de Oost-Europese landen aansluiten op de transportnetwerken van het westelijke deel van de EU. Dat dit de problemen enkel zal vergroten, staat als een paal boven water. Het wegverkeer faalt in de praktijk, maar toch wil men koppig verder uitbreiden.

Om tot een blijvende oplossing te komen, zal er op een andere manier geproduceerd moeten worden. "Just in time"-leveringen zijn misschien handig voor de bedrijven, maar kosten de gemeenschap handenvol geld. Het systeem is door de toenemende verkeersopstoppingen zichzelf trouwens de dieperik in aan het helpen. Kilometerheffing en het éénvormig maken van milieu-, sociale en fiscale wetten moeten ervoor zorgen dat we minder over de weg gaan vervoeren.

Sinds de aanslagen op de Verenigde Staten wordt er minder energie verbruikt, er wordt minder gevlogen en gereisd. Is het niet schrijnend dat dergelijke perverse rampen ons tot milieuvriendelijk gedrag drijven? In tijden van vrede blijkbaar niet kunnen we niet weerstaan aan de verleidingen van de moderne tijd. Een mobiliteitssysteem dat in Europa elk jaar 50000 doden eist door "ongelukken", dat daarnaast via de luchtvervuiling en het lawaai nog duizenden ziekten en depressies veroorzaakt, vooral bij de kinderen en ouderen onder ons, dat kan je toch geen blijk van beschaving noemen. En toch blijven we er stevast mee doorgaan.

SPECULANTEN JAGEN PRIJS BOUWPERCELEN DE HOOGTE IN

Vlaanderen barst

Tekst: Erik Grietens

Uit cijfers die het Nationaal Instituut voor de Statistiek (NIS) begin augustus publiceerde, blijkt dat de bebouwde ruimte in Vlaanderen de afgelopen tien jaar weer fors is toegenomen. Tussen 1990 en 2000 steeg de oppervlakte van bebouwde percelen in Vlaanderen met maar liefst 43.137 ha, wat een toename is van 24%.

De cijfers van het NIS maken duidelijk dat het hoog tijd is om de schaarse open ruimte die ons nog rest te bewaren voor de toekomst. Wat dat betreft komt in Vlaanderen stilaan een kentering op gang sinds in 1997 het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen werd goedgekeurd. Centraal daarin staat het streven aan een "open en stedelijk Vlaanderen". Door de stadsvlucht af te remmen kunnen de laatste open gebieden bewaard blijven van verdere urbanisatie. Dat kan alleen maar lukken als de steden opnieuw aantrekkelijker worden om in te wonen, vooral voor gezinnen met kinderen. Uit verschillende onderzoeken blijkt immers dat de stadsvlucht vooral veroorzaakt wordt door jonge gezinnen met kin-

deren. De belangrijkste oorzaak daarvoor is dat deze gezinnen in de stad te weinig groen en speelruimte vinden. Als die groene ruimte er al is, is ze vaak niet veilig bereikbaar. Onze steden moeten dus beter leefbaar en kindvriendelijker worden. Alleen zo kan de verdere verstedelijking van het platteland aan de bron worden aangepakt.

Buiten de steden moet de uitbreidingsgerichte verkavelingstrend omgekeerd worden door aan dorpskernvernieuwing en "inbreiding" te doen. Daarom moeten gemeenten renovatie en vernieuwbouw, het gebruik van zogenaamde binnengebieden (de percelen binnenin een bouwblok) en het omvormen van vroegere scholen of fabrieksgebouwen tot woningen zo veel mogelijk stimuleren. Er moet dus resoluut gekozen worden voor een beleid dat kiest voor inbreiding in de steden en dorpskernen. Enkel op die manier kan de stadsvlucht omgekeerd worden, kunnen steden en dorpskernen geherwaardeerd worden én blijft de nog resterende open ruimte gespaard van verdere verkaveling.

Belasting op niet-bebouwde percelen

Tegelijk is er nood aan een belasting op niet-bebouwde bouwpercelen. Uit heel wat gemeentelijke "woningbehoeftebestudies" blijkt immers dat er nog heel wat bouwgrond voorhanden is in bestaande verkavelingen, in bestaande woonwijken in steden en dorpskernen,... Deze ruimte moet eerst gebruikt worden alvorens nieuwe bouwgronden worden ingekleurd of woonuitbreidingsgebieden worden aangesneden. Het probleem is echter dat er te weinig bouwgrond verkocht wordt. Veel eigenaars van niet-gebruikte bouwgronden willen die niet verkopen, vaak uit speculatieve overwegingen. Zo houden vastgoedgroepen en projectontwikkelaars grote oppervlaktes bouwgrond in hun bezit. Een recent fenomeen is dat projectontwikkelaars hun bouwgrond maar willen verkopen, als er tegelijk een (door hen gebouwde) woning bijgekocht wordt. Doordat er te weinig bouwgronden verkocht worden, gaan de prijzen bovendien sterk de hoogte in.

Dit probleem kan opgelost worden door een belasting te heffen op leegstaande bouwpercelen. Daardoor zullen eigenaars sneller geneigd zijn hun bouwkvelds te verkopen, zal het aanbod aan werkelijk beschikbare bouwgronden toenemen en zullen de prijzen kunnen dalen. Tegelijk moet ook een beleid ontwikkeld worden om het wonen in de stad of dorpskern (financieel) aantrekkelijker te maken. Dat kan door de belastingen op vastgoed in de stad te verlagen, zoals overigens in het nieuwe Vlaamse regeerakkoord is opgenomen. Een ander mogelijkheid is het financieel stimuleren van de aankoop en renovatie van bestaande woningen via renovatiepremies.

Woonuitbreidingsgebieden vogelvrij?

Als reactie op de cijfers van het NIS pakte Vlaams minister voor ruimtelijke ordening Dirk Van Mechelen uit met het voornemen om woon-



Jonge gezinnen met kinderen ontvluchten de stad massaal

Moet Bessemgebied wijken voor woonuitbreiding?

Een voorbeeld van een bedreigd woonuitbreidingsgebied in een verstedelijkte zone is het Bessemgebied in Boechout. Dit landschappelijk pareltje van een kleine 10 ha is gelegen in de sterk verstedelijkte randgemeenten rond Antwerpen, op de grens tussen Boechout en Morsel. Het is een kleinschalig landbouwgebied met rijen knotwilgen, een oude hoogstamboomgaard en houtsingels. Het plaatselijk actiecomité steekt regelmatig de handen uit de mouwen om de knotwilgen te knotten, bermen te onderhouden, zwerfvuil op te ruimen en nieuwe bomen aan te planten. Door het gebied stroomt de Koude Beek, die verderop uitkomt in de Schijn. Het Bessemgebied sluit aan op het Fruithof, een parkgebied in Morsel. Het Bessemgebied is dan ook een groene oase tussen de woonkernen van Boechout en Morsel in de suburbane rand rond Antwerpen.

Helaas is het Bessemgebied op het gewestplan aangeduid als woonuitbreidingsgebied. Bovendien is het gebied eigendom van de NV Matexi, één van de grootste verkavelaars in Vlaanderen, die het gebied natuurlijk graag wil verkavelen. Het vorige gemeentebestuur van Boechout wist deze plannen te vrijdelen door een ontwerp Bijzonder Plan van Aanleg (BPA) op te

maken dat het Bessemgebied beschermt als open ruimte. Het nieuwe gemeentebestuur wil dit BPA echter niet verder zetten, waardoor het verkavelingsgevaar opnieuw opduikt voor het Bessemgebied. Bouchout is volgens het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen immers een onderdeel van het grootstedelijk gebied Antwerpen, waardoor het voornemen van minister Van Mechelen om woonuitbreidingsgebieden in de stedelijke gebieden aan te snijden, van toepassing zou zijn.

Het aansnijden van dit woonuitbreidingsgebied is niet alleen problematisch voor de leefbaarheid van de omgevende woonwijken, maar is ook niet zonder gevaar voor natte voeten. Aangezien het Bessemgebied gelegen is in de vallei van de Koude Beek, zou het volbouwen van deze zone wel eens tot gevolg kunnen hebben dat het overstromingsgevaar in het Bessemgebied en stroomafwaarts ervan sterk gaat toenemen. Het Bessemgebied stond in 2000 al eens onder water, wat de bezoekers van het Sfinks-festival – dat hier elk jaar plaatsvindt – toen aan den lijve mochten ondervinden. Als het gebied wordt verkaveld, zal er bij hevige neerslag veel meer regenwater direct in de Koude Beek terechtkomen. Het is nog maar de vraag of deze beek dat zal kunnen slikken...

uitbreidingsgebieden in stedelijke zones sneller aan te snijden. Uit de cijfers van het NIS werd immers – verkeerdelijk – besloten dat er te weinig ruimte zou overblijven om nieuwe woningen te bouwen. Woonuitbreidingsgebieden mogen normaal pas aangesneden worden als er geen ruimte meer is in de eigenlijke woonzones en zijn dus reservegebieden voor het geval er geen plaats meer is in de effectieve bouwzones. Door het aansnijden van woonuitbreidingsgebieden te versoepelen, wil minister Van Mechelen het aanbod aan bouwgronden verhogen en daardoor de stijging van de grondprijzen tegengaan. Minister Van Mechelen wil dit in eerste instantie doen voor verstedelijkte gebieden, om aldus het platteland te ontzien.

De vraag is of dit wel zo'n verstandige maatregel is. Heel wat woonuitbreidingsgebieden in stedelijke gebieden zijn in de praktijk immers interessante groenzones die van belang zijn voor de leefbaarheid van de omgevende woonwijken (zie kaderstukje). Vaak liggen ze aan de rand van een verstedelijkt gebied en vormen aldus een overgang van stad naar platteland. Het zomaar volbouwen van woonuitbreidingsgebieden in de steden zal in veel gevallen dan ook meer kwaad dan goed kunnen doen. Bovendien is er ook geen behoefte aan het verkavelen van deze woonuitbreidingsgebieden. Volgens een studie van de KU Leuven zijn de nog niet gebruikte bouwgronden in Vlaanderen goed voor 500.000 bijkomende woningen. Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen schatte dat er tussen 1997 en 2007 in Vlaanderen nog een behoefte is aan 400.000 nieuw te bouwen woningen, waarvan er ondertussen al een flink pak gebouwd werden. De niet-bebouwde bouwpercelen in woongebieden zijn dus ruimschoots voldoende om de behoefte aan nieuwe woningen op te vangen, zonder dat woonuitbreidingsgebieden moeten aangesneden worden.

Inhaalbeweging voor bos en natuur

Tot slot blijkt uit de cijfers van het NIS dat de afgelopen tien jaar meer dan 1.000 ha bos verdween in Vlaanderen. Daarom moet eindelijk werk gemaakt worden van de belofde inhaalbeweging voor bos en natuur. Zowel het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen als het Vlaams regeerakkoord stellen dat er tijdens deze legislatuur 38.000 ha natuurgebieden en 10.000 ha bosgebieden moeten bijkomen in Vlaanderen. Deze doelstelling kan natuurlijk niet waarge-



Minister van Ruimtelijke Ordening Dirk Van Mechelen wil rond steden meer woningen inplanten. Zo hoopt hij het platteland te vrijwaren

maakt worden als er ondertussen nog steeds bos verdwijnt in Vlaanderen. Het is dan ook de hoogste tijd om in Vlaanderen nieuwe bossen aan te planten en de al zo lang beloofde inhaaloperatie voor natuur door te voeren.

de groene gids 4

Een onmisbare leidraad in de zoektocht naar winkels en bedrijven die producten met een 'ziel' produceren en verdelen.

Te koop in de Wereldwinkels, of door overschrijving van 12€ (10 + 2€ verzendingskosten) op het rekeningnummer van MeMO vzw: 001-1877398-39

Initiatief van MeMO vzw.
Patriottenstraat 27
2600 Berchem
03/281 12 97

De groene gids 4

wegwijs voor de bewuste consument

Mens- en Milieuvriendelijk Ondernemen

gids

de groene gids 4

profiel van mens- en milieugerichte bedrijven met 3200 adressen.

DEWAELE, REYNDERS EN VERHOFSTADT WILLEN BEDRIJVEN MINDER
BELASTING LATEN BETALEN OP WINST

Verhofstadt en vennoten

Tekst: Saar Van Hauwermeiren

In oktober maakt de regering jaarlijks de nieuwe begroting op. Premier Verhofstadt wil een verlaging van de vennootschapsbelasting invoeren. Zijn voorstellen stoken echter niet met de ambities om de fiscaliteit te vergroenen.

Het lijkt erop dat de voorstellen rond de 'hervorming' van de vennootschapsbelasting zich zullen verenigen tot een voorstel tot een verlaging zonder meer. Lagere belastingen zouden leiden tot meer economische activiteit en dus tot meer extra inkomsten. Verhofstadt kan dus een vennootschapsverlaging doorvoeren, zonder dat de inkomsten van de staat zouden dalen. Dat moet ook, want het regeerakkoord stelt dat belastingverlaging er enkel mag komen als die "budget neutraal" gebeurt. Om te bekomen dat België het gemiddelde haalt van de andere EU-landen, zou het nominale tarief moeten zakken van 40% naar 35%. Het nominale tarief is het gedeelte van de winst van een bedrijf dat uiteindelijk wordt belast. Heel die operatie zou zo'n 40 miljard frank gaan kosten. Wil de Belgische staat hier zijn broek niet aan scheuren, dan zou dit volledige bedrag moeten gecompenseerd worden door een verbreding van de belastingbasis, o.a. door het afschaffen van allerlei fiscale aftrekmogelijkheden. Minister Aelvoet heeft voorstellen gelanceerd, waarbij ze zich niet vastpint op een bepaald percentage verlaging van de nominale tarieven. Aelvoet wenst dat eerst zorgvuldig wordt onderzocht hoe de belastbare basis zoveel mogelijk verbreed kan worden. Naargelang de budgettaire mogelijkheden die zo ontstaan, kan het nominale tarief dan stapsgewijze dalen.

Meer investeerders in België

Waarom is er nu eigenlijk dringend een verlaging van de vennootschapsbelasting nodig? Om ondernemingen aan te moedigen meer in België te investeren, stelt de federale beleidsverklaring van vorig jaar. Of dit op dit moment de overheidsprioriteit moet zijn, blijft maar de vraag. België staat met Luxemburg vierde in de wereldrangschikking van landen die buitenlandse investeringen aantrekken. Dat blijkt uit het jaarlijkse Wereldinvesteringsrapport van de Verenigde Naties (UNCTAD). Bedrijven baseren hun beslissing om al dan niet te investeren in een land niet enkel op fiscale overwegingen. Zo zijn de centrale ligging van België, de goede opleiding van de Belgen, de hoge productiviteitsgraad en goede infrastructuur belangrijke troeven van ons land.

Internationale vergelijkingen relativeren

Politiek gezien wordt er nochtans veel belang gehecht aan internationale vergelijkingen van het nominale tarief van de vennootschapsbelasting.

Het wordt beschouwd als een cruciale factor van het concurrentievermogen van een land. Wanneer Duitsland en Frankrijk hun belastinghervorming zullen hebben doorgevoerd, dan zal België het EU-land zijn met de hoogste nominale aanslagvoet. Nochtans is het belang dat gehecht wordt aan het nominale tarief serieus overtrokken, vanuit economisch oogpunt. Dat blijkt onder andere uit het advies dat de Hoge Raad van Financiën in april op vraag van minister Reynders uitbracht. Dit advies stelt dat een bepalende factor immers de effectieve fiscale druk van een investeringsproject is, en niet het nominale tarief. De effectieve fiscale druk wordt ook beïnvloed door andere elementen die de belastbare grondslag bepalen, zoals afschrijvingen, fiscale steunmaatregelen en aftrekbaarheid. Een onderzoek van Baker en McKenzie wijst uit dat ondanks een nominaal tarief van 40,17% Belgische bedrijven gemiddeld maar 18,89% van hun winst afdragen. Dat is een gunstige situatie tegenover landen als het Verenigd Koninkrijk, Nederland, Frankrijk en Duitsland waar de effectieve belastingdruk hoger ligt. De studie van Baker en McKenzie toont dus aan dat wij het zo slecht niet doen ten opzichte van de andere Europese landen. Bovendien stelt het advies van de Hoge Raad van Financiën nog dat bij de internationale vergelijkingen rond de nominale tarieven geen rekening gehouden wordt met belastingen geheven door de regionale en lokale overheden. Die zijn bv. bijzonder hoog in Duitsland, de VS en Luxemburg. Overigens geldt dit alles enkel voor grote ondernemingen. KMO's zijn nog sterk gebonden aan de binnenlandse markten en zijn dus minder geneigd te investeren in het buitenland.

Bovendien blijkt dat de milieuheffingen die de bedrijven betalen aan de gewesten, volledig fiscaal aftrekbaar zijn. Dat is een volstrekt onaanvaardbare situatie. De heffingen die een bedrijf aan de overheid moet betalen omdat het teveel vervuult, mogen gewoon in mindering gebracht worden van de belasting van het bedrijf.

Stevaert stuntelt

Onrustwekkend is de positie die Vlaams minister-president Dewael inneemt in het debat. Bovenop de voorstellen op federaal vlak wil hij voor Vlaanderen nog een extra verlaging van de bedrijfslasten. Dit zou hij gecompenseerd willen zien door het afschaffen van de economische expansiesteun. En dat terwijl de economische expansiesteun juist een instrument is dat mogelijkheid biedt bedrijven te stimuleren om duurzaam te gaan investeren. Indien de expansiesteun behouden blijft moet dat wel op voorwaarde zijn van een grondige herziening van het ecocriterium. De MiNa-Raad bracht hierover in september een advies uit, op vraag van de Vlaamse minister van Economie, Ruimtelijke Ordening en Media Dirk Van Mechelen. De Vlaamse Milieu- en Natuurraad sprak zich uit

over het Ontwerp van Decreet betreffende het economische ondersteuningsbeleid. Dat ontwerp beoogt op termijn juist een vernieuwd economisch ondersteuningsbeleid te creëren ter vervanging van de huidige regelgeving. Minister Stevaert pleitte ervoor zeker niet te raken aan de expansiesteun. Hij deed dat evenwel niet omwille van milieuredenen. Stevaert wil met de expansiesteun grote investeerders aantrekken, zoals de autoassemblage. Nochtans is de economische steun in eerste instantie gericht naar bedrijven die bijdragen tot duurzame ontwikkeling.

Geen duurzame winst

De overheid blijkt uit het oog te verliezen dat de doelstellingen van een fiscaal beleid meervoudig moeten zijn. Als instrument van het economisch beleid dienen belastingen niet enkel bij te dragen tot ondersteuning van groei en werkgelegenheid. Het fiscale stelsel heeft daarbuiten nog drie belangrijke doelstellingen: inkomensherverdeling, de financiering van publieke goederen en diensten, en een gedragssturende of stimulerende functie. Dat zo'n correctie dringend nodig is, blijkt nog maar eens uit een recente studie van het Instituut voor Toegepaste Milieueconomie (TME) in Den Haag. Het TME heeft een methode ontwikkeld om de milieuschade (emissies naar lucht, water en afval) uit te drukken in geld, zodat deze externe milieukosten kunnen worden vergeleken met de financiële winst van bedrijven. De totale kostprijs van de emissies is, volgens de methode van het TME, het totaal van de kosten die nodig zijn om internationale doelstellingen te behalen. Het onderzoek heeft betrekking op acht aan de Amsterdamse beurs genoteerde bedrijven. Indien bedrijven zoals DSM, Shell en KLM volledig zouden opdraaien voor de kosten die zij veroorzaken aan het milieu, dan zouden ze met verlies werken. Deze bedrijven maken dus geen duurzame winst, wat wil zeggen dat ze winst maken door het afwentelen van kosten op de maatschappij.

Milieuvriendelijke fiscale gunsten

Indien de vennootschapsbelasting op niet duurzame winst afgebouwd wordt, dan zou er zeker moeten voor gezorgd worden dat de prijzen voor milieugebruik via milieuheffingen bijgestuurd worden. Zo wordt duurzaam gedrag rechtstreeks ingebouwd in investerings- en productiebeslissingen. Tegelijk moeten milieuvriendelijke fiscale gunstregimes afgebouwd worden. Er moet dringend een einde komen aan de aftrekbaarheid van de kosten voor bedrijfswagens. Een bedrijf kan tot 75% van alle kosten voor bedrijfswagens fiscaal verrekenen. Voor brandstof kan dat zelfs tot een volledige 100%. De vennootschapsbelasting bevat een aantal voorkeurregimes voor coördinatiecentra, distributiecentra, dienstencentra en informeel kapitaal (Infocap). Deze betalen minder belastingen dan de doorsnee bedrijven, omwille van tewerkstellingsargumenten. Vooral de Infocap-ruling wordt gebruikt om buitenlands kapitaal aan te trekken. Infocap is de afkorting van informeel kapitaal (bv. buitenlandse inbreng van een moderne technologie, een klantenbestand, een merknaam). De waarde van dit kapitaal kan dan bij de Infocap-ruling fiscaal worden afgeschreven. Daardoor daalt de winst en dus ook de te betalen vennootschapsbelasting. Multinationals worden zo sterk bevoordeeld ten opzichte van Belgische bedrijven, terwijl er geen enkele tegenprestatie voor in de plaats komt.

Milieuvriendelijke investeringen

Milieuvriendelijke investeringen dienen fiscaal

aangemoedigd te worden. Dat kan door vrije afschrijvingen toe staan voor ecologische investeringen. Verder kan men de investeringsaftrek verhogen voor milieuvriendelijke investeringen. Bij investeringsaftrek kan een onderneming een percentage van de investeringen aftrekken van de belastbare grondslag. Er geldt nu een verhoogde investeringsaftrek voor bepaalde investeringen maar de percentages liggen echter nog te laag. Dit is het geval bij investeringen voor de bevordering van het onderzoek en de ontwikkeling van nieuwe producten en technologieën die geen invloed hebben op het milieu of die trachten de negatieve weerslag op het milieu zo klein mogelijk te houden, op energiebesparende investeringen, enz. Voor investeringen die erop gericht zijn de productie en de recyclage van herbruikbare verpakkingen te verzekeren is dit slechts 3,5%. Dit percentage zou moeten opgetrokken worden.

Wil de regering de hervorming van de vennootschapsbelasting vorm geven in het kader van de vergroening van de fiscaliteit, dan zullen de voorstellen van Verhofstadt dringend bijgewerkt moeten worden. Milieuvriendelijke fiscale gunstregimes moeten eerst afgebouwd worden. Bovendien moet een stimulerend fiscaal beleid gevoerd worden voor de milieuvriendelijke ondernemingen. En de regering moet werk maken van de milieufiscaliteit.

In het regeerakkoord staat trouwens duidelijk dat er in de fiscaliteit 'interne verschuivingen' nodig zijn om te komen tot een meer sociale, arbeidsvriendelijke en op de ecologie afgestemde fiscaliteit. In het Federaal Regeerakkoord en in het Federaal Plan Duurzame Ontwikkeling staat duidelijk dat er zal gewerkt worden aan een verschuiving van de fiscale druk, weg van belasting op arbeid naar belasting op milieugebruik. Met zijn plannen rond vennootschapsbelasting slaat Verhofstadt duidelijk een andere weg in. ■

Meer info: www.tme.nl - www.minaraad.be - www.bakerinfo.com

Premier Verhofstadt wil de belasting op de winst van bedrijven verlagen. Daarmee hoopt hij nieuwe buitenlandse investeerders aan te trekken



GLOBALISERING VAN DE ECONOMIE HEEFT OOK VERREGAANDE GEVOLGEN VOOR LEEFMILIEU

Globalisten spreken met gespleten tong

Tekst: Esmeralda Borgo

Het debat tussen voor en tegenstanders van de globalisering is de laatste tijd in een stroomversnelling gekomen. Ook premier Verhofstadt heeft zich in de discussie gemengd. Hij ziet de mondialisering van de economie als de weg naar meer welvaart voor iedereen. Maar het Belgisch en Europees beleid staan een echte globale economie in de weg.

Premier Verhofstadt heeft zich de moeite getroost om zich tijdens z'n vakantie te verdiepen in de boeken van een aantal specialisten in het debat rond globalisatie. Spijtig genoeg heeft hij ze niet goed begrepen. Eind september publiceerde de premier zijn "Open brief aan de anti-globalisten". Daarin prijst hij de globale liberale markteconomie aan als wondermiddel om de wereldproblemen op te lossen.

De visie op de anti-globalistische beweging is erg onduidelijk. Pers en politici hebben het meestal over het gewelddadige karakter ervan. De vakbonden lijken zich meer dan ooit – onterecht – bedreigd te voelen door dit spontane optreden van de "nieuwe sociale beweging". Het volk dat op straat gekomen is in Göteborg en Genua is zeer divers en moeilijk onder één noemer te vatten: noord-zuid organisaties betogen samen met de milieubeweging, de feministen en klein linkse organisaties. Onderling verschillen ze op vele punten van mening, maar over één zaak zijn ze het eens: het moet gedaan zijn met een liberali-

sering die leidt tot een machtsconcentratie bij enkele multinationals en een grotere kloof tussen arm en rijk.

Het sprookje van de comparatieve voordelen

Liberalisering, zo zeggen de globalisten, leidt tot een hogere welvaart. Ze baseren zich hierbij op de "Wet van de comparatieve voordelen" van de 19de eeuwse liberale econoom David Ricardo. Deze wet stelt dat in een systeem van vrijhandel elk land zijn kapitaal en arbeid moet aanwenden voor de productiesector waarin dat land het beste presteert. Wie kwalitatief hoogstaand textiel goedkoop kan aanmaken, moet zich daarop toelleggen. Is datzelfde land minder productief in de teelt van landbouwproducten, dan moet het die invoeren uit landen die in landbouw gespecialiseerd zijn. Op die manier wordt met de inzet van dezelfde schaarse middelen een hoger rendement bereikt. De Wet van de comparatieve voordelen zou moe-

ten leiden tot een hogere efficiëntie. Grondstoffen worden optimaal aangewend, maar ook arbeid wordt op de meest economische wijze verdeeld. De voorstanders van deze theorie gaan hierbij wel voorbij aan de problemen die zich stellen bij de verdeling van de extra welvaart in het land. Het is niet vanzelfsprekend dat de bevolking van die extra welvaart zal genieten. Het eerste land kan zich verbeteren door meer landbouwproducten te importeren en meer textiel uit te voeren. Maar het deel van de bevolking dat van de landbouw leeft, zal er wel op achteruitgaan als de extra welvaart niet eerlijk over de verschillende groepen wordt verdeeld. En wat als de landbouwers zich om de één of andere reden niet kunnen omscholen tot textielarbeiders? Trouwens, exportgedreven sectoren investeren hun winsten vaak in meer renderende activiteiten in het buitenland of parkeren ze in fiscale paradijzen. Daardoor komt de nationale welvaartsgroei in het gedrang. Liberalisering kan dan wel tot een hogere gemiddelde welvaart leiden, ze leidt echter ook tot een grotere kloof tussen arm en rijk.

Liberalisme van twee maten en twee gewichten

De globalisten schrijven echter met dubbel krijt. De liberalisering die ze beogen is er één die vooral het rijke noorden en de grote, belangrijke multinationals ten goede komt. Voor alle duidelijkheid: de pleitbezorgers van de globalisering beogen in feite enkel het vrije mondiale verkeer van kennis, kapitaal, goederen en diensten. Het vrije verkeer van personen moet ten alle prijze vermeden worden. Economische vluchtelingen zijn niet welkom in het rijke noorden, alle mooie theorieën over een rendabele inzet van arbeidskrachten en de verdeling van rijkdom ten spijt. Het vrije verkeer van goederen is trouwens evenzeer een luchtbel. Het dumpen van de Europese landbouwproducten op de wereldmarkt leidt tot een enorme verstoring van de wereldmarkt. Exportsubsidies houden de wereldmarktprijs laag waardoor de prijs van landbouwproducten uit derde wereld landen niet langer concurrentieel is. Onze liberale minister Gabriëls toonde zich overigens ook niet van z'n meest liberale kant toen hij recent nog pleitte voor het behoud van de importheffingen om de eigen suikerbiet te beschermen. Gabriëls ziet de goedkopere rietsuiker afkomstig van ontwikkelingslanden liever niet in de Belgische winkelrekken liggen.

De rol van multinationals

Multinationale ondernemingen zijn overigens af en toe zelf vragende partij voor vormen van globale regels, maar dan enkel als die hun monopoliepositie verstevigen. Farmaceutische bedrijven bijvoorbeeld, investeren enkel in research als er garanties bestaan voor voldoende grote winsten. Dat wordt mogelijk gemaakt door het recht op



Globalisering van de economie brengt niet iedereen welvaart

patenten. De sector is allesbehalve geïnteresseerd in medische verzorging op zich, wat recent ook werd aangetoond tijdens de discussie inzake de generische geneesmiddelen. Generische geneesmiddelen zijn even effectief, maar veel goedkoper, omdat ze niet langer onder het patentrecht vallen. Medische zorg is bijgevolg zeker niet bij de noden die zullen gelenigd worden door een door-gedreven liberalisering. Brazilië slaagde er met succes in het aantal AIDS-doden te beperken – gebruik makende van zelf geproduceerde en dus goedkopere geneesmiddelen. Het waren geneesmiddelen waarvan het patentrecht nog niet was vervallen. Daarom tikten de VS, die haar farmaceutische industrie wilde beschermen, Brazilië op de vingers. Farmaceutische bedrijven hebben een enorme voorkeur voor onderzoek in westerse welvaartziekten – vaak zwaar gesubsidieerd door de westerse overheden. De typische ziekten van het zuiden – zoals malaria en slaapziekte – vallen niet in de interessesfeer van de farmaceutische industrie. In ontwikkelingslanden hebben overheden en bevolking niet voldoende middelen om dure medicatie te bekostigen. Slechts 1% van het onderzoek naar nieuwe geneesmiddelen is bestemd voor de behandeling van ziektes die typisch zijn voor de derde wereld.

Het is ook een illusie om ervan uit te gaan dat een vrije markt enkel wordt belemmerd door eventuele tussenkomsten van overheden. Fusies en overnames hebben geleid tot een machtsconcentratie bij enkele multinationals. In de aluminiumindustrie nemen de twintig grootste ondernemingen 90% van alle productie van aluinaarde in de wereld voor hun rekening. Vijf concerns hebben praktisch de volledige markt van genetisch gemanipuleerd zaad in handen: diezelfde firma's beheersen 60% van de markt van de landbouwbestrijdingsmiddelen. Door hun omvang hebben multinationals een enorme impact op de handel en kunnen zij met gemak via speculatie de prijzen van producten in hun voordeel sturen. Eerlijke prijzen zouden echter de productiekosten moeten weerspiegelen, meer nog, ze zouden een milieuverantwoorde productie moeten teweeg brengen. Maar de concentratie van geld en macht heeft nog andere nadelen. Ontwikkelingslanden die proberen om buitenlandse investeringen binnen te halen (bv. met als doel de werkgelegenheid op te krikken of de door de Wereldbank of het IMF gewenste export te stimuleren), slagen daar alleen in als de overheid zich op andere gebieden soepeler opstelt. Multinationale ondernemingen zijn immers vrijwel altijd in de positie om elders te investeren en spelen landen tegen elkaar uit om zich te kunnen vestigen onder de meest gunstige voorwaarden. Zij eisen sociale vrede, zwakke milieuwetten en een goede infrastructuur.

De schuld waar iedereen over zwijgt

Onder de huidige omstandigheden kan liberalisering nooit rechtvaardig zijn. De voorsprong die het rijke noorden heeft ten opzichte van het arme zuiden is enorm. Eeuwenlang werden de mensen uit het zuiden door het noorden uitgebuit. Er kunnen niet enkel winnaars zijn in de wereld-economie. "Historische onrechtvaardigheden hebben bijgedragen tot armoede, onderontwikkeling, uitsluiting, ongelijkheid en onstabiliteit", klonk het tijdens de recente VN-conferentie over racisme. Toch sloofden de westerse leiders, Louis Michel op kop, zich uit om te vermijden dat Afrikaanse landen een juridisch geldige reden zouden vinden om financiële compensatie te eisen. Zij wilden geld zien voor de schade die in het verleden door economische en politieke kolonisatie werd toege-

bracht. Eeuwenlang is het noorden al roofoverval aan het plegen op het zuiden. Het is dank zij de industrielanden dat er overconsumptie van grondstoffen plaatsvindt en dat de biodiversiteit is aangetast. De industrielanden zijn historisch verantwoordelijk voor de CO₂-accumulatie in onze atmosfeer. De schuldenlast van de arme landen staat steeds in de kijker. Over de ecologische, sociale en politieke schuld van de rijke landen aan het zuiden wordt met geen woord gerept.

Vrije markt in conflict met de milieugebruiksruimte

Om binnen onze begrensde milieugebruiksruimte de derde wereld een verantwoord welvaartspeil te kunnen gunnen en de bevolkingsgroei te kunnen opvangen, moet de westerse economie een factor 10 tot 20 efficiënter gaan omspringen met grondstoffen en energievoorraden. Momenteel komt deze efficiëntieverbetering niet van de grond. Integendeel, de schuldenlast waaronder derde wereld landen gebukt gaan, zet hen – mede onder impuls van de Wereldbank en het IMF – aan om nog meer natuurlijke rijkdommen voor de export te ontginnen. Dat veroorzaakt een overaanbod op de wereldmarkt. Door dit grote aanbod daalt de marktprijs, waardoor ontwikkelingslanden nog meer moeten ontginnen. Wat een verdere daling van de marktprijs met zich meebrengt. Deze neerwaartse spiraal werkt een verdere verspilling van grondstoffen in de hand en ondermijnt in vele gevallen ook de lokale economie.

De economische globalisering leidt ook tot absurde transportstromen: garnalen die vissers hier vangen, worden door goedkope arbeidskrachten gepeld in Marokko. Vervolgens belanden ze per vliegtuig op ons bord. Textiel is nog zo'n voorbeeld. Vaak reist het de halve wereld rond, om terecht te komen bij de goedkoopste spinners en stikkers. Pas nadien arriveert het bij de westerse consument. Allemaal transportstromen die niet zozeer een efficiënte productie en consumptie beogen, in termen van "met zo weinig mogelijk grondstoffen zoveel mogelijk behoeften van zoveel mogelijk mensen bevredigen". Wat die stromen wel beogen is een zo groot mogelijke winst opleveren voor een paar machtige groepen. Transporten die ook mogelijk zijn omwille van het feit dat de prijs voor transport slechts een klein gedeelte van de werkelijke kosten weerspiegelt. Overheden betalen immers voor de nodige

wegen- en haveninfrastructuur en belastingsgeld wordt ook ingezet voor de ongewenste gevolgen van het steeds toenemende verkeer: milieuvuiling, verkeersslachtoffers,...

Naar een handel voor mens en milieu

Er moet in de eerste plaats dringend randvoorwaarden moeten vastgelegd worden waarbinnen economische ontwikkeling plaats moet vinden. Economische ontwikkeling moet rekening houden met de milieugebruiksruimte en met een billijke verdeling daarvan. Daarbij moet bovendien rekening worden gehouden met de ecologische schuld. Er moeten meer multilaterale milieukoördinaties onderhandeld worden, die als minimumnorm moeten gelden, en die afdwingbaar gemaakt moeten worden. Het handhaven van een hoog beschermingsniveau voor mens en milieu moet primeren boven handelsmaatregelen, bijgevolg moeten lidstaten veel meer ruimte hebben om vergaande milieu of sociale maatregelen te treffen, ook indien deze handelsverstoring kunnen zijn. Ook het voorzorgsbeginsel moet worden toegepast. Maatregelen zouden ook betrekking moeten kunnen hebben op onrechtstreekse kenmerken van het product (productiemethode, plaatselijke omstandigheden). De arbitrage van eventuele handelsgeschillen dient te gebeuren door een nieuw juridisch orgaan in de schoot van de Verenigde Naties in plaats van de geschillencommissie van de ondemocratische wereldhandelsorganisatie. Bij geschillen dient ook de bewijslast te worden omgekeerd: landen die een handelsnadeel ervaren en menen dat de beoogde doelstelling met andere, minder handelsverstoringe maatregelen kan worden verwezenlijkt, dienen dit met harde wetenschappelijke feiten aan te tonen. Het opleggen van voorwaarden inzake milieu en sociaal welzijn voor de import van producten mag bovendien niet losgezien worden van het ontwikkelingsbeleid. Zoniet dreigen ontwikkelingslanden te worden uitgesloten van handel met het rijke noorden. Liever dan het uithollen van sociale en milieuwetgeving is het beter om het probleem bij de wortel aan te pakken: technologie-overdracht en het opbouwen van kapitaal en kennis in het zuiden zijn absolute voorwaarden opdat ontwikkelingslanden als volwaardige partners zouden kunnen deelnemen aan de internationale handel.

Geen globaal milieubeleid mogelijk

Eén van de problemen voor het stellen van handelsbelemmerende maatregelen op basis van milieu of sociale aangelegenheden is de zgn. like products benadering. Producten kunnen in hun afgewerkte staat geen onderlinge verschillen vertonen, maar kunnen wel op een andere wijze geproduceerd zijn. Momenteel maken de internationale handelsregels daar geen onderscheid in. Ook al wordt een product voortgebracht in energieverslindende, vervuilende of mensonwaardige omstandigheden, een land is volledig weerloos om te "discrimineren" in functie van verschillen op vlak van productieprocessen of -omstandigheden. Handels restricties op basis van productkenmerken is wel mogelijk, op voorwaarde dat dit op een wetenschappelijke wijze aantoonbaar is. Ook deze voorwaarde heeft vergaande implicaties. De EU werd al zwaar aangepakt omwille van haar hormoonwetgeving. In Europa mogen boeren geen

hormonen gebruiken en mag geen hormoonvlees ingevoerd worden. Export gerichte Amerikaanse veeboeren ondervinden daardoor hinder, omdat de meeste van hen werken met hormonen. De VS hebben het verbod dan ook voor de geschillencommissie van de WTO gebracht. Zij deden hiervoor beroep op het zgn. SPS akkoord (Agreement on Sanitary and Phytosanitary Standards). Volgens dit akkoord mogen handelsverstoringe maatregelen die de volksgezondheid beschermen enkel getroffen worden indien het betreffende land de noodzaak tot handelen wetenschappelijk onbetwistbaar kan bewijzen. Ook al zijn er verschillende wetenschappelijke onderzoeken die wijzen op een vergrote kans op kanker en onvruchtbaarheid, toch achtte de WTO dat niet aan de strenge voorwaarden van het SPS akkoord werd voldaan en gaf de VS het recht om strafheffingen op te leggen op de invoer van voedselproducten uit Europa.

milieuberichten

Samenstelling: Joris Gansemans

EEB VREEST BIOBRANDSTOFFEN

Het Europees Milieubureau EEB, de Europese koepel van milieuorganisaties, vraagt de Europese Commissie om de het voorstel over de promotie van biobrandstoffen in te trekken. Biobrandstoffen – zoals biodiesel en ethanol – worden geproduceerd van plantaardige oliën uit raapzaad of alcohol uit suiker. Het EEB vreest dat de kweek van biobrandstoffen de biodiversiteit ernstig zal schaden en nog meer soorten tot op de rand van uitsterven zou brengen. Op vlak van klimaatveranderingen hebben biobrandstoffen geen, of zelfs een negatieve, invloed, stelt het EEB nog. Het voorstel van de Commissie wil een belastingverlaging invoeren voor biobrandstoffen. Daardoor is het nog maar zeer de vraag of het wel een voordeel op zal leveren voor

Europese landbouwers. Ruwe grondstoffen om biobrandstoffen te maken worden vaak geïmporteerd, zoals palmolie uit Maleisië en bio-ethanol uit Brazilië, Canada, de VS en Thailand. Onder de verdragen van de Wereldhandelsorganisatie WTO moeten deze grondstoffen dezelfde voordelen genieten als deze gekweekt op Europese bodem. Olieraffinaderijen zullen de goedkoopste grondstoffen aankopen, die meer dan waarschijnlijk niet uit Europa afkomstig zullen zijn.

"Dit voorstel houdt geen steek," zegt John Hontelez, Secretaris-Generaal van het EEB. "Het zal een hoge kost betekenen voor de belastingbetaler, die gaat opdraaien voor de enorm hoge landbouwsubsidies." Het gebruik van biobrandstoffen levert volgens

het EEB geen enkel voordeel op en promoot intensieve landbouw. Heel wat akkers die nu braak liggen, zullen trouwens terug in gebruik genomen worden. Dat kan alleen maar leiden tot een verdere verarming van onze ecosystemen, zo stelt het EEB verder. Braakliggende akkers hebben een positief effect op het leefmilieu omdat ze als vluchtplaats dienen voor soorten die geen geschikt biotoop meer vinden. De toename van de kweek van biobrandstoffen zal nog een extra nadeel voor het leefmilieu met zich meebrengen. Het gebruik van pesticiden op gewassen die niet bedoeld zijn voor menselijke consumptie is veel minder strikt gecontroleerd dan bij voedingsgewassen. Het gebruik van pesticiden zal dan ook sterk toenemen als het

voorstel van de Europese Commissie erdoor komt.

De kweek van biobrandstoffen brengt niet alleen de biodiversiteit in gevaar, het positieve effect op de klimaatveranderingen is absoluut niet bewezen. Eerst en vooral is de productie van biobrandstoffen sterk afhankelijk van de input van fossiele brandstoffen. Verder wijst geen enkele studie uit dat het gebruik van biobrandstoffen de klimaatveranderingen zou kunnen terugdringen. Promotie van openbaar vervoer, het gebruik van kleinere auto's en de verhoging van de efficiëntie van motoren zouden veel kosteneffectiever zijn.

www.eeb.org

EU-BAN OP GENETISCH GEMANIPULEERDE GEWASSEN WANKELT

ENS – De Europese Commissie wil dat de Unie haar moratorium op nieuwe genetische gemanipuleerde gewassen (ggo's) opblaast. Dat hebben de Europese commissarissen Byrne en Fischler midden september bekend gemaakt naar aanleiding van de Europese informele top van landbouwministers in ons land. Het comité dat de vergunningen voor nieuwe gewassen toekent, zal gevraagd worden een hele rits toepassing goed te keuren.

De commissarissen voor Volksgezondheid en Landbouw David Byrne

en Franz Fischler riepen op de informele top in Alden-Biesen de regeringen op hun leiderschap te tonen. De Commissie heeft voorstellen gelanceerd om voedsel geproduceerd met ggo's te traceren en te labelen. Dat vinden Fischler en Byrne al meer dan voldoende om het voorzorgsprincipe dat de EU tot nu toe hanteerde, te laten varen.

Het moratorium op nieuwe genetische gewassen wordt door een harde kern van zes landen in stand gehouden. Frankrijk, Oostenrijk, Luxemburg, Denemarken, Griekenland en

Italië zien momenteel geen heil in de kweek van ggo's. Maar daar zou na de top in Alden-Biesen wel eens verandering in kunnen komen.

De opinie van tegenstanders van de kweek en consumptie, was op de top helemaal niet te horen. Enkel voorstanders van ggo's mochten deelnemen aan het 'debat'. De gebalde uitspraken waren op de informele top trouwens dik gezaaid. Zo noemde ex-landbouwminister Jaak Gabriëls de tegenstanders van ggo's "intellectuele terroristen". Ook Byrne liet zich van zijn minder democratische

kant zien. "Heel wat politici praten populistische tegenstanders van ggo's naar de mond. Zo proberen ze gemakkelijk te scoren. Dat is niet mijn visie op politiek leiderschap."

Verder wil hij dat de mensen op de hoogte gebracht worden van wat ze riskeren als Europa deze technologie niet invoert. Dat lang niet heel de samenleving – waaronder heel wat wetenschappers – zijn mening deelt, kan hem blijkbaar niets schelen. Volgens Byrne mag Europa de trein van de ggo's niet missen, koste wat het kost.

Water als bron van macht – een manifest

Iedereen kan overleven zonder internet, Windows of mobiele telefoons. Zelfs aardolie en bankrekeningen zijn niet echt onmisbaar. Maar niemand kan overleven zonder water. Toch zullen meer dan 4 miljard mensen tegen 2025 niet meer kunnen beschikken over drinkbaar water, als de huidige trend zich doorzet.

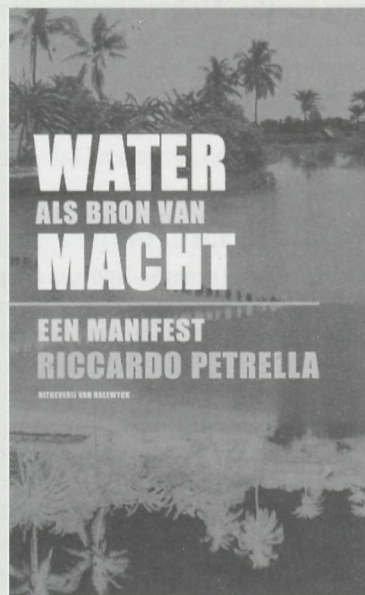
Al in 1977 werd in het Argentijnse Mar del Plata de eerste grote wereldconferentie over water georganiseerd. Daar kwamen de beschikbaarheid en de toegankelijkheid van water uitgebreid aan bod. In de daaropvolgende jaren vonden tientallen conferenties, congressen en fora plaats. Actieprogramma's, resoluties en verklaringen volgden elkaar in sneltempo op. Tot nu toe blijkt veel van die moeite tevergeefs

te zijn geweest. Water zal de inzet zijn van conflicten en oorlogen in Klein-Azië, het Midden-Oosten en Azië. Ook het Westen zal meer en meer geteisterd worden door watertekorten. Voor al deze problemen een universele oplossing vinden, is volgens Riccardo Petrella een van de grote uitdagingen van de werelddemocratie. Waterverdeling en water-sanering kunnen niet langer gezien worden als een staatsmonopolie. In het boek "Water als bron van macht" breekt hij dan ook een lans voor een denationalisatie van de waterproblematiek. Het is echter geen pleidooi voor een privatisering van de waterbedrijven. Integendeel, Petrella ziet de enige oplossing in een globalisering van het water als grondstof. Hij pleit voor de erkenning van water als "algemeen werelderfgoed van de mensheid". Een

beetje zoals de scheepsliften van La Louvière, maar dan op wereldschaal.

Riccardo Petrella is professor aan de Universiteit Catholique de Louvain en voorzitter van de Groep van Lissabon. Hij was directeur van het programma 'Prospectie en evaluatie van wetenschap en technologie' van de EU. Eerder publiceerde hij 'Grenzen aan de concurrentie' en 'Het algemeen belang'.

De lezers van Milieurama krijgen de kans om dit boek aan een sterk verminderd tarief te kunnen aanschaffen. Voor 150 Bf (ipv 600 Bf) kan u het boek bestellen op het secretariaat (tel 02.282.17.20 of e-mail: bea.lootens@bblv.be).





In uw nieuwe woning kiest u best voor aardgas.
Economisch, proper en milieu vriendelijk*.

- HR+ ketel: compact en betrouwbaar.
- HR TOP condenserende ketel: tot 20% minder verwarmingskosten.
- Kwaliteits- en servicegarantie dankzij de HR+ en HR TOP labels.

• Voor alle inlichtingen wendt u zich tot uw aardgasverdelers.

*minder uitstoot, geen opslag, distributie door leidingen.



Natuurlijk kies je voor aardgas.



Tja eeuhmm?

(maar hier had ook een zinvolle boodschap kunnen staan)

Adverteren in Milieurama?

Bel naar Bea Lootens
op 02/282.17.20
voor meer informatie

PAARSE AARDAPPEL STIMULANS VOOR BIOLOGISCHE LANDBOUW

AlphaGalileo - Een paarse aardappelvariëteit uit Oost-Europa kan ervoor zorgen dat we binnenkort meer en goedkopere biologische aardappels op ons bord krijgen. Momenteel vernietigen schimmelziekten nog al te vaak de oogst van biologische aardappels. Maar een obscure variëteit uit Hongarije blijkt resistent te zijn tegen de aardappelziekte. Hierdoor wordt het gebruik van schimmeldodende stoffen bij de kweek van aardappels overbodig gemaakt. De aardappelziekte heeft al heel wat meer op haar kerfstok staan dan het plagen van bioboeren. De schimmelinfectie was in de jaren 1840 verantwoordelijk voor de enorme hongersnood in Ierland. In die periode stierven ongeveer 1 miljoen mensen de hongersdood, omdat de gehele aardappel-oogst enkele opeenvolgende jaren volledig verloren ging. Ongeveer evenveel Ieren trokken als gevolg van de hongersnood naar de Verenigde Staten.

In een Engels onderzoekscentrum hebben onderzoekers een aantal variëteiten van aardappelen naast elkaar geplant. De planten op de velden met traditionele variëteiten hadden allemaal te lijden onder de schimmel, die speciaal voor het onderzoek was aangebracht. Nadat

de schimmel volop had kunnen groeien, hingen de bladeren van de geïnfecteerde planten er verwelkt en zwaar misvormd bij. De Hongaarse nieuweling daarentegen behield frisse groene bladeren. Ook de ondergrondse delen van de planten – de aardappelen – bleken ongeschonden te zijn. Bij de geïnfecteerde planten rotten de aardappels gewoonlijk weg als gevolg van de schimmelinfectie.

In de hele Europese Unie is de aanvoer van biologisch geteelde aardappelen veel kleiner dan de vraag, die de laatste jaren explosief is toegenomen. Omdat de hedendaagse rassen zo vatbaar zijn voor schimmelziekten, is de kweek van biologische aardappelen erg risicovol. Er zijn bijgevolg weinig bioboeren die zich wagen aan de kweek van aardappelen. Maar daar zou nu verandering in kunnen komen.

De ontdekking werd gedaan door wetenschappers aan de Engelse Universiteit van Newcastle upon Tyne. Daar bevindt zich het Tesco Centre for Organic Agriculture, dat in januari werd opgericht door de supermarktketen Tesco. Het onderzoek naar de aardappelvariëteiten die bestand zijn tegen de aardappelziekte, werd wel volledig gefinancierd door de Europese Unie.

DENEN MOETEN TERUG UIT BLIK DRINKEN

ENDS - De Denen zullen hun verbod op blikjes voor bier en koolzuurhoudende softdrinks meer dan waarschijnlijk moeten intrekken. Het Europees Hof van Justitie moet volgens een adviseur van het Hof, Ruiz-Jarabo Colomer, de maatregel veroordelen. Het verbod op blikjes druist in tegen de Verpakkingsrichtlijn uit 1994 en tegen het Verdrag van Europa. Dat laatste garandeert het vrije verkeer van goederen binnen de Unie. De Denen hadden zich nochtans fel verdedigd om hun maatregel staande te houden. Zij hadden de levenscyclus van blikjes geanalyseerd. Daarin waren ze tot de slotsom gekomen dat blikjes schadelijker zijn voor het milieu dan retourverpakkingen.

Colomer liet een duidelijk 'njet' horen tegen de argumenten van de Denen. Hij stelt dat de harmonisatie van de Europese handel in het gedrang komt als lidstaten de Europese richtlijnen te vrij gaan

interpreteren. "De richtlijnen zijn erop gericht om de eengemaakte markt én het milieu te beschermen," stelde Colomer. "De Denen hebben enkel het tweede argument in beschouwing genomen, en dan nog onvolledig." Om zijn argumenten kracht bij te zetten, stelt Colomer dat Denemarken niet consequent heeft gehandeld. Het is volgens hem onwettig om blikjes voor bier en softdrinks te verbieden, terwijl het voor andere producten nog wel toegelaten is blik te gebruiken als verpakkingsmateriaal.

De Europese fabrikanten van blikjes waren uiteraard in hun nopjes. Zij hoopten dat de uitspraken van Colomer snel zouden leiden tot wat ze een "kaakslag voor een oud en protectionistisch regime" noemden. De Deense regering is op vlak van milieubeleid een van de voorlopers in de EU. Maar dat is dus blijkbaar niet echt naar de zin van de Europese Commissie.



**Op 12-13-14 oktober 2001
Grenslandhallen Hasselt**

Milieuvriendelijk tot in de kist

New Scientist – Een Zweedse ecologe heeft een milieuvriendelijk alternatief bedacht voor de crematie of het begraven van overleden personen. Haar "ontdekking" zou wel eens de nieuwe standaard bij overlijdens kunnen worden in Zweden. Zowel met crematie als met het traditioneel begraven van doden zijn er heel wat problemen. Crematoria gebruiken het equivalent van vijftig liter olie om een lichaam om te zetten tot as. Daarbij komt er een grote hoeveelheid toxische stoffen terecht in de atmosfeer, onder meer kwikdampen uit de tandvullingen en grote hoeveelheden dioxines. Aangezien crematoria vaak in dichtbevolkte gebieden liggen, kan dat lokaal tot gevaarlijke situaties leiden. Ook het begraven van lijken is niet zo milieuvriendelijk als het lijkt. In veel landen moeten lijken gebalsemd worden. De giftige chemische stoffen die daarbij gebruikt worden, komen in de loop van de jaren terecht in de omgeving en het grondwater.

De techniek die de Zweedse heeft

uitgewerkt, gaat uit van een volledig nieuw principe. Een combinatie van extreem lage temperaturen met een vacuüm atmosfeer zorgt ervoor dat het lichaam tot stof wederkeert, zonder dat daarbij gevaarlijke stoffen vrijkomen. Al wat er van het lichaam overschiet is een geurloos poeder, dat nadien veilig begraven kan worden.

Het onderzoek is er gekomen omdat de Zweedse wet op emissies zal verscherpen. Dat leidt ertoe dat heel wat crematoria hun installaties zullen moeten aanpassen. Maar met de nieuwe techniek zou dat niet meer nodig zijn. De kostprijs voor een installatie voor het vriesdrogen van lijken, zou overeen komen met de nieuwe investeringen voor de crematoria. Zonder extra kost zouden ze dus het milieuvriendelijke alternatief kunnen installeren.

De Zweedse kerk heeft haar zegen gegeven aan de nieuwe techniek. Die zou zeer dicht aansluiten bij hun interpretatie van het bijbelse "tot stof zult gij wederkeren".

Grootste Europese autovrije dag ooit

Op zaterdag 22 september deden meer dan 1000 steden in heel Europa mee aan "Een dag zonder auto mobiel in de stad" of Car Free Day (CFD). De organisatoren van "Een dag zonder auto mobiel in de stad" willen met hun initiatief de publieke opinie wakker schudden. Die kan op zo'n dag ondervinden dat het zonder auto's veel aangenaamer toeven is in de stad. CFD 2001 had bijna dubbel zoveel succes dan de editie van vorig jaar, zo meldde de Europese Commissie. In ons land werd het succes van de CFD getemperd door het slechte weer. Zaterdag 22 september was een druilerige dag, waardoor veel mensen niet geneigd waren de auto op stal te laten staan. Ironisch genoeg had de dag het meeste succes in Brussel, dat niet eens gekwalificeerd was om zich Autovrije Stad te noemen. Om die kwalificatie te behalen moest de stad een minimum aantal straten afsluiten voor het verkeer. Ook moest het stadsbestuur een aantal blijvende beleidsmaatregelen voorstellen. Niettegenstaande het feit dat Brussel niet voldeed aan de

opgelegde criteria, besloot het toch op eigen houtje een aantal straten in het centrum af te sluiten voor het autoverkeer. Heel wat wandelaars en fietsers konden op die dag genieten van de brede lanen van onze hoofdstad. Tijdens normale dagen staan die volledig ten dienste van de automobilist.

Antwerpen, de grootste stad van Vlaanderen, deed niet mee met CFD. Het Antwerpse stadsbestuur vreesde een catastrofe voor de inkomsten van de middenstand. Vreemd genoeg was de Scheldestad in de zomer al wel eens volledig afgesloten voor het verkeer. Dat was toen wel te wijten aan de doorkomst van de Ronde van Frankrijk, die schijnbaar minder op de weerstand van de handelaars stuitte. Toch is er reden tot hoop. Door de maandenlange welles nietes discussie in Antwerpen, is dit nu de eerste stad die aankondigt volgend jaar wel mee te doen. Nu al is het stadsbestuur gestart met de voorbereiding. In 2002 valt de CFD wel op een zondag, wat het voor schepen Coolsaet wellicht makkelijker slikken maakt.



Enig idee waar al ons afval terecht komt?

Het afval dat we vandaag weggooien, is morgen niet verdwenen. Het komt op een of andere manier toch weer in ons milieu terecht. En er komt steeds meer. Is dat de erfenis die we onze kinderen willen nalaten? Of gaan we er vandaag nog iets aan doen?

De remedie is even simpel als efficiënt: ervoor zorgen dat we minder moeten weggooien. Vél minder.

Dat is perfect mogelijk. Met uw goede wil en met onze tips.

U vindt ze in onze brochure. Vraag ze aan, gebruik ze en gooi ze vooral niet weg.

Vraag de brochure bij



Gooi de toekomst niet weg.

Koraalriffen kalven af

BBC – Wetenschappers hebben de eerste wereldkaart van koraalriffen opgesteld. Daarbij zijn ze tot de conclusie gekomen dat er heel wat minder riffen zijn dan totnogtoe gedacht. Ze waarschuwen er ook voor dat menselijke activiteiten een bedreiging vormen voor meer dan de helft van alle koraalriffen. De studie, uitgevoerd in opdracht van de Verenigde Naties, bracht aan het licht dat koraalriffen wereldwijd te lijden hebben van vervuiling en klimaatveranderingen. Koraalriffen zijn heel gevoelig voor veranderende watertemperaturen. Temperatuurstijgingen van het water zorgen voor een "verbleking" van het koraal. De microscopische algen die samen met de poliepen het koraal vormen, sterven binnen enkele weken na de

temperatuurstijging af. Maar ook lokale activiteiten, zoals onverantwoord toerisme en visvangst met dynamiet, brengen grote schade toe aan de "regenwouden van de oceanen". Al deze invloeden op zich brengen zich al grote schade toe aan deze unieke ecosystemen. Toch is het de mengeling van de verschillende factoren die er voor zorgt dat het zo slecht gesteld is met de koraalriffen. De riffen nemen zelfs sneller in omvang af dan de snelheid waarmee onderzoekers er informatie over kunnen verzamelen. Het is onbekend hoeveel soorten al zijn uitgestorven in de koraalriffen. Nog maar tien procent van de naar schatting 2 miljoen soorten is tot op heden beschreven. Toch blijken koraalriffen heel wat verborgen schatten te

herbergen. Onderzoekers hebben er al verschillende belangrijke geneesmiddelen ontdekt. Het bekendste van die geneesmiddelen is AZT, de basis voor belangrijke behandeling voor mensen met HIV. AZT wordt gewonnen uit een Caraïbische spons. Verder hebben riffen al stoffen opgeleverd die werkzaam zijn tegen hart- en vaatziekten, leukemie en andere vormen van kanker. Koraalriffen zijn ook erg belangrijk voor de bescherming van kustzones, als paaiplaats voor vissen en als toeristische trekpleisters. De toekomst voor de koraalriffen ziet er dan ook bijzonder slecht uit. Zelfs al konden overbevissing en vervuiling gestopt worden, dan nog blijft de bedreiging groot. De opwarming van de oceanen is iets wat zeer langzaam gaat en onge-

veer 50 jaar achterloopt op de uitstoot van broeikasgassen. Dat betekent dat wanneer de mensheid vandaag zou stoppen met de verbranding van fossiele brandstoffen, het nog vijftig jaar zou duren vooraleer dat merkbaar zou zijn in de temperatuur van de oceaan. En die vijftig jaar is net de tijdspanne waarop de koraalriffen zullen uitsterven, stellen de wetenschappers. Een heel klein lichtpuntje in de duisternis is wel dat nieuwe koraalriffen zouden kunnen ontstaan in koudere wateren, zoals in het noordelijke deel van de Atlantische Oceaan en de Middellandse Zee. De uitbundige diversiteit aan vissen, zee-anemonen en andere dieren zal die migratie waarschijnlijk niet meer kunnen meemaken.

Labels voor duurzame woningen

Lage energiewoningen zijn zeldzaam in ons land. Enquêtes leren dat het bewustzijn er wel is, maar dat de prikkels tot actie afwezig blijven. De overheid staat aan de zijlijn, en helpt enkel met kleine subsidies. In Denemarken daarentegen heeft de regering een systeem van 'energielabeling' ingevoerd. Een energielabel geeft de kwaliteit op vlak van energiezuinigheid van een huis weer. Wie een woning wil verkopen, moet kunnen bewijzen in het bezit te zijn van een energielabel. Zoniet, dan kan de verkoop simpelweg niet doorgaan. Hoe verkrijgt een woning nu een energielabel? Een energie-expert, aangesteld door de overheid, berekent aan de hand van de techni-

sche fiches van het huis het jaarlijks te verwachten verbruik per vierkante meter. Dat doet hij voor warmte, elektriciteit en water. Het label wordt vergezeld van een fiche met maatregelen die het verbruik nog kunnen verminderen. Zo kan de eigenaar van een woning bij een volgende controle van categorie stijgen. In Denemarken is het label wettelijk verplicht voor alle woningen, behalve voor zomerverblijven, huisjes in volkstuinen en gebouwen waarin ambachtelijke en industriële activiteiten plaatsvinden. Kleinere woningen moeten om de drie jaar hun label laten herzien, terwijl de grotere gebouwen dit ieder jaar moeten laten doen.

Het energielabel biedt vele voordelen. De bestaande woningen gaan steeds van hogere kwaliteit zijn en energiezuinigheid

wordt een belangrijk criterium bij de verkoop van huizen. Potentiële kopers zullen de woningmarkt screenen aan de hand van het verwachte energieverbruik en bijhorende kosten. Op die manier krijgen eigenaars van laaggeklasseerde woningen een impuls om de kwaliteit van hun woningen te verbeteren. Bovendien leidt het label tot gedragsaanwijzingen: bewoners kunnen hun echt verbruik vergelijken met het vooropgestelde energieverbruik. Zitten ze eronder, dan is er op hun gedrag niets aan te merken. Zitten ze erboven, dan is ofwel een technisch mankement in hun huis ofwel moeten ze hun energieconsumptie gaan terugschroeven. De continuïteit van het label is ook verzekerd, vermits een vernieuwing om de drie jaar of om het jaar verplicht is.

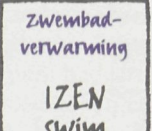
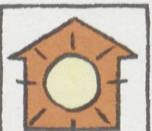
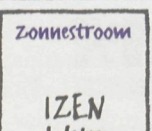
In Nederland loopt er een ander project, Energie-Prestatienorm of

EPN genaamd. In Vlaanderen is EPN momenteel nog een onderwerp van discussie. EPN stelt bepaalde kwantitatieve eisen aan een nieuwbouwwoning. Wanneer een woonontwerp die eisen overschrijdt, wordt de vergunning ingetrokken. Het blijft een éénmalige berekening die bij het ontwerp van een nieuwbouwwoning gebeurt en waar controle bij de uitvoering absoluut noodzakelijk is. Door het éénmalige karakter hebben prikkels slechts een effect op korte termijn.

Op zich is EPN natuurlijk geen slechte zaak. Maar controle bij uitvoering en opvolging achteraf mogen niet ontbreken. Zo is de K55-norm – die moest verzekeren dat huizen voldoende werden geïsoleerd – een maat voor niets geweest, zo blijkt uit een studie van het de Sint-Lucas Hogeschool Gent.

Mike Desmet

Schakel over op de Zon

	sanitair warm water IZEN Zonneboiler
	Zwembad- verwarming IZEN swim
	Woning- verwarming en warm water IZEN combi
	Zonnestroom IZEN elektro


IZEN nv
 Hoeksken 56
 B-2275 Lille
 tel 014/55 83 19
 fax 014/55 83 17
 www.izen.be
 info@izen.be

BIO FAUNA: Biologische voeders voor pluimvee en konijnen.



Nieuw



BIOLOGISCH VOEDER
ALIMENT BIOLOGIQUE
BIOLOGISCHE FUTTER
BIOLOGICAL FEED

Verkrijgbaar bij alle Hobby Plus en Mariman-Cerafin verkooppunten

inlichtingen: Varsele Nutrition, Kapellestraat 70, 9800 Deinze Tel: 09/361 32 00 Fax: 09/366 85 13



Een integraal afvalbeheer dat morgen ook nog werkt. Daar draait het om.

Indaver staat garant voor een integraal en duurzaam beheer van afvalstoffen. Hierbij staan veiligheid, zorg voor milieu, kwaliteit en openheid voorop. Zo streven we naar een duurzame samenleving in een gezond leefmilieu, voor onszelf én voor de generaties die na ons komen.

Indaver, voor een duurzaam afvalbeheer

www.indaver.be

INDAVER

ZOLANG MAATREGELEN OM EROSIE TE VOORKOMEN UITBLIJVEN, ZIJN VLAAMSE BAGGERWERKEN EEN MAAT VOOR NIETS

Beleid baggerspecie moddert maar wat aan

Tekst: Erik Grietens

Regelmatig worden onze waterwegen uitgebaggerd.

Met het bovenhalen van die bagger komen de gevolgen van het overheidsbeleid inzake baggerspecie aan de oppervlakte. Tot nu toe werd baggerspecie vooral gedumpt op stortplaatsen, wat ten koste gaat van natuur, landschap en leefbaarheid van nabijgelegen woonkernen. Bovendien is baggerspecie vaak sterk vervuild en dreigt bij stortplaatsen de vervuiling door te dringen naar het grondwater.

Het uitbaggeren van rivieren en kanalen is om verschillende redenen noodzakelijk. Vooreerst moeten vaarwegen op een voldoende diepgang gehouden worden om de binnenvaart niet in de problemen te brengen. Daarnaast hebben rivieren een belangrijke waterafvoerende functie en is baggeren ook noodzakelijk om overstromingen te voorkomen. Tenslotte zijn heel wat onderwaterbodems sterk vervuild, zoals onlangs nog bleek uit een onderzoek van de Afdeling Water. Deze vervuiling moet gesaneerd worden om de verspreiding van de vervuiling in het milieu te voorkomen.

De volgende jaren moeten in Vlaanderen nog ettelijke miljoenen kubieke meter baggerspecie worden bovengehaald. Ongeveer 17 miljoen kubieke meter slib wordt jaarlijks teruggestort op andere plaatsen in de waterloop (vooral in de Beneden-Zeeschelde). Ongeveer 10 miljoen

kubieke meter moet de volgende jaren worden gestort of verwerkt. Voor een enorme hoeveelheid baggerspecie moet dus nog een oplossing worden gezocht.

Dweilen met de kraan open

Het Vlaams beleid inzake baggerspecie is tot nu toe een schoolvoorbeeld van "dweilen met de kraan open". Aan de eigenlijke oorzaak van de aanslibbing, met name erosie van landbouwgronden, wordt vanuit de overheid weinig of niets ondernomen. De bovengehaalde baggerspecie wordt gemakshalve opgespoten op zogenaamde laguneringsvelden (om het slib te laten uitdrogen), waarna het gestort wordt op monostortplaatsen. Eens een stortplaats volgestort is met baggerspecie, moet al snel opnieuw op zoek gegaan worden naar een nieuwe lokatie voor een nieuwe stortplaats, terwijl de aanslibbing van de waterlopen gestaag verdergaat.

Het aanleggen van laguneringsvelden en stortplaatsen brengt heel wat problemen met zich mee. Vooreerst nemen laguneringsvelden en stortplaatsen enorm veel ruimte in beslag. Zo nemen de laguneringsvelden in Zwijnaarde ongeveer 30 ha (een oppervlakte van zestig voetbalvelden) in beslag, dit voor het laguneren van 1,5 miljoen m³ baggerspecie. Het aanleggen van laguneringsvelden en stortplaatsen gaat bovendien ten koste van natuur en landschap. In het dichtbevolkte Vlaanderen is de ruimte té beperkt om dit ook in de toekomst te blijven doen.

Daarnaast is baggerspecie vaak sterk vervuild en dreigt bij stortplaatsen de vervuiling door te dringen naar het grondwater. Bovendien lopen omwonenden volgens een aantal Amerikaanse studies een gezondheidsrisico, doordat het water dat uit de baggerspecie verdampt, een deel van de verontreinigende stoffen meeneemt. Heel wat Vlaamse baggerspecie bevat naast een groot aantal zware metalen, ook vrij veel PCB's en PAK's, die kankerverwekkend zijn. Volgens recente onderzoeken werden ook zeer hoge waarden TBT gemeten in onderwaterbodems in onder meer de Antwerpse en Gentse havens. TBT is een chemisch bestrijdingsmiddel voor de bescherming van scheepsrompen. Het voorkomt dat zeepokken en andere zeeorganismen zich op het schip vestigen.

Preventie prioritair

Naar schatting 80% van de aanslibbing van waterlopen is een gevolg van erosie van landbouwgronden. Zo bedraagt de erosie in de Vlaamse leem- en zandleemstreek jaarlijks ongeveer 10.000 kg per hectare! Om het slibprobleem bij de bron aan te pakken, moet dus in eerste instantie iets gedaan worden aan het wegspoelen van landbouwgrond. Dat kan onder meer door

Slibstorten bedreigen waardevolle landschappen in Vlaanderen



kleine landschapselementen zoals hagen of bomenrijen aan te planten, door bufferstroken naast waterlopen aan te leggen of door groenbedekkers te gebruiken. Groenbedekkers zijn gewassen die in de winter gezaaid worden op braakliggende percelen en daardoor erosie verminderen. Tot nu toe worden dergelijke maatregelen enkel op vrijwillige basis toegepast in het kader van de "Code voor Goede landbouwpraktijken" en kunnen landbouwers hiervoor gesubsidieerd worden. Dit is nochtans een belangrijke eerste stap, maar een meer stimulerend én bestraffend beleid is noodzakelijk om het probleem van aanslibbing daadwerkelijk aan de bron aan te pakken.

Daarnaast moet ook meer werk gemaakt worden van de preventie van vervuiling van waterbodems. Zoals uit recent onderzoek bleek zijn heel wat onderwaterbodems zwaar vervuild. Om dit probleem in de toekomst te voorkomen moet het beleid inzake het beperken van afvalwaterlozingen in waterlopen verder worden gezet. Ook moet de diffuse verontreiniging door pesticiden en overbemesting beter worden aangepakt, onder meer via een pesticidenreductieplan en een aangescherpt metsactieplan.

Verwerken in plaats van storten

Zelfs mét een ver doorgedreven preventiebeleid zal er de volgende jaren hoe dan ook nog een aanzienlijke hoeveelheid baggerspecie worden bovengehaald. Die baggerspecie mag echter niet langer exclusief gelaguneerd en gestort worden. Er bestaan reeds tal van technieken om baggerspecie te verwerken en te hergebruiken, waardoor véél minder gestort moet worden. Een eenvoudige techniek die in het buitenland al veelvuldig wordt toegepast is de mechanische scheiding gevolgd door mechanische ontwatering. Door via de zogenaamde "hydrocyclonage" de schone zandfractie van de moeilijker proper te maken slibfractie te scheiden, kan alvast de zandfractie worden gerecupereerd. Het slib kan verder in een zeefbandpers worden ontwaterd. Zo beschikt bijvoorbeeld de haven van Hamburg reeds jaren over een slibverwerkingsinstallatie die baggerspecie mechanisch ontwatert en vervolgens de zandfractie afscheidt. Deze installatie verwerkt jaarlijks meer dan 2 miljoen kubieke meter baggerspecie en neemt een oppervlakte van amper enkele hectaren in beslag. Als vervolg op een hydrocyclonage waarbij zand van de slibfractie wordt gescheiden, bestaan meer geavanceerde verwerkingstechnieken die ook de afgescheiden slibfractie kunnen reinigen. Via dergelijke technieken kan slib worden verwerkt tot bouwmaterialen zoals kunstgrind, kunstbasalt of granulaat.

Zand dat gerecycleerd wordt uit baggerspecie kan onder meer gebruikt worden als funderingszand bij infrastructuurwerken. Probleem is echter wel dat natuurlijk gewonnen zand (uit zandontginingsputten) veel goedkoper is dan gerecycleerd zand. Daarom is het noodzakelijk dat een financiële heffing wordt doorgevoerd op de winning en de invoer van natuurlijke grondstoffen zoals zand en klei. Momenteel is in het ontwerp "delfstoffen-decreet", dat onlangs werd goedgekeurd door de Vlaamse regering, echter géén heffing voorzien op de ontginning van grondstoffen. Daarnaast kan de Vlaamse overheid in haar bestekken voor infrastructuurwerken standaard de verplichting opnemen om een minimale hoeveelheid gerecycleerd zand (bijvoorbeeld 80%) te gebruiken bij infrastructuurwerken. Op die manier wordt een markt gecreëerd voor de verwerking en recyclage



van baggerspecie, waardoor deze technieken ook economisch rendabel worden.

Onbegroeide akkers verliezen jaarlijks tot 10 ton vruchtbare grond per hectare door erosie

Geld op tafel

Om het baggerspecieprobleem planmatig aan te pakken, moet de Vlaamse regering op korte termijn een "globaal uitvoeringsplan voor baggerspecie" uitwerken. Dit uitvoeringsplan moet uiteraard vertrekken van een duidelijke hiërarchie waarbij preventie van baggerspecie op de eerste plaats komt. Vervolgens moet verwerking en recyclage van baggerspecie prioriteit krijgen. Storten van baggerspecie kan enkel nog als noodoplossing voor de fractie van de baggerspecie die niet verwerkt kan worden.

Om dergelijk beleid waar te kunnen maken moeten tenslotte de nodige miljarden voorzien worden in de begroting. Verwerking van baggerspecie is immers veel duurder dan gewoon storten. De Vlaamse overheid kan hierbij het voorbeeld van de Nederlandse Tweede Kamer volgen, die eind vorig jaar 460 miljoen gulden beschikbaar stelde voor de verwerking van 59 miljoen kubieke meter vervuilde baggerspecie. Alleen op die manier kan in Vlaanderen eindelijk afgestapt worden van een beleid dat "dweilt met de kraan open" en kan de basis gelegd worden voor een duurzaam baggerspeciebeleid dat ook op langere termijn een oplossing biedt voor de binnenscheepvaart en tegelijk rekening houdt met het bewaren van open ruimte, volksgezondheid en een beter leefmilieu.

Bezwaren tegen stortplaatsen in Zwijnaarde, Steendorp en Zelzate

In Vlaanderen rijst heel wat protest tegen de aanleg van baggerstortplaatsen. Zo zijn er bezwaren tegen een slibstort op het natuurlijk en landschappelijk waardevolle "Eilandje" in Zwijnaarde, waar de werken na een klacht van drie milieuverenigingen door de rechter in kortgeding werden stilgelegd. Tegen de vergunning voor het volstorten van een vroegere zandwinningsput in Steendorp wordt beroep aangetekend bij Vlaams minister Vera Dua. En ook de mogelijke uitbreiding van het slibstort "Callemansputte" te Zelzate – een stort waar volgens een vroeger MER de vervuiling naar het grondwater lekt – is onverantwoord. ■

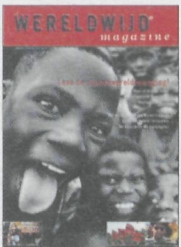
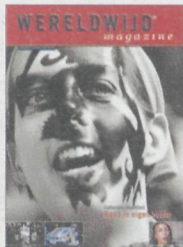
UNIEKE UITGAVEN VAN WERELDWIJD MEDIAHUIS

BEL, FAX OF MAIL ONS EN ONTVANG UW BESTELLING THUIS MEER INFO WWW.WERELDWIJD.BE

WERELDWIJD MAGAZINE

920 BEF – 22,81 EURO

Neem nu een jaarabonnement op Wereldwijd Magazine en ontvang **gratis** de multiculturele kalender 'Feesten met de burens 2002'.
Ben je jonger dan 30 dan betaal je slechts 750 BEF of 18,59 EURO (kopie identiteitskaart)
Vraag gerust een gratis proefnummer aan.



GRATIS

NOORDZUID CAHIER RACISME

290 BEF – 7,19 EURO



Racisme is een veelkoppig monster. Wie dacht het met veel goede wil uit te roeien, had het mis. Dat is de jongste jaren in België steeds duidelijker gebleken. De complexiteit van racisme wordt toegelicht door verschillende auteurs o.a. Johan Leman, Rik Pinxten en Dirk Voorhoof. Hoofdredactie: Liesbet Walckiers

NOORDZUID CAHIER GLOBALISERING

290 BEF – 7,19 EURO



Globalisering staat voor een wereld die beheerst wordt door de wetten van de vrije markt. Waar de bedrijfswereld de politici de les leest. Waar verscheidenheid en kleinschaligheid plaats moeten maken voor een culturele eenheidsworst. Maar is dat doembeeld ook een realiteit? Hoofdredactie: Rudy De Meyer en Liesbet Walckiers.

VIDEOFILM PIÈCES D'IDENTITÉS

595 BEF – 14,75 EURO



Pièces d'Identités is een Belgisch-Congolese film over het botsen van culturen. Een koning van de Bakongo gaat op zoek naar zijn dochter in Brussel. 93 min., Nederlands ondertiteld. Voor jongeren vanaf 14. Lespakket beschikbaar voor leerkrachten.

DUBBELCD ibright souls!

595 BEF – 14,75 EURO



ibright souls! is een pareltje van eerlijke traditionele muziek uit de hele wereld samengesteld door Paul Rans (Klara). 18 tracks, meer dan anderhalf uur hemelse muziek voor jong en oud.

GRATIS WERELDWIJD E-ZINE

Ontvang onze gratis elektronische nieuwsbrief wekelijks in uw mailbox. Relevante berichten en vergeten actualiteiten aangevuld met uitstekende links. Bezorg uw mailadres aan anne.ade@wereldwijd.ngonet.be

MILLENNIUMABONNEMENT WERELDWIJD MEDIAHUIS

1995 BEF – 49,45 EURO

HET WERELDWIJD MILLENNIUMABONNEMENT IS GOED VOOR EEN JAAR LANG BOEIENDE INFORMATIE EN BEKLIJVENDE BEELDEN (van september 2001 tot oktober 2002) MET:

- de 6 nummers van het **WERELDWIJD MAGAZINE**
- de 4 themanummers van het **NOORDZUID CAHIER**
- de wekelijkse actualiteiten van de **WERELDWIJD MAIL**
- een paswoord dat toegang geeft tot alle teksten op de **WERELDWIJD WEBSITE**
- én de gloednieuwe **LUXE SOLIDARITEITSAGENDA 2002** (waarde 659 BEF – 16,34 EURO)

voor dit totaalpakket betaalt u slechts 1995 BEF (49,45 EURO) in plaats van 2587 BEF (64,13 EURO).

GRATIS



WERELDWIJD MEDIAHUIS HOOGSTRAAT 139 1000 BRUSSEL TEL 02.213 12 70 FAX 02.213 12 71
INFO@WERELDWIJD.NGONET.BE, WWW.WERELDWIJD.BE