



Beste leden en sympathisanten,

Vooreerst onze beste wensen vanwege het voltallige bestuur. Een goede gezondheid is daarbij het belangrijkste en we willen daar meteen aan toevoegen dat een gezonde leefomgeving daar een essentieel onderdeel van is. Bij dat laatste kan Ecofolie een handje helpen, zoals we dat ook de vorige jaren - met wisselend succes - hebben trachten te doen. Het voorbije jaar is de aandacht voor ecologische thema's echter weggedeedsterd.

2011 was vooral het jaar waarin vele geld- en schuldenoorlogen werden uitgevochten en het is maar zeer de vraag of dit jaar er beter uit zal komen.

De Regering Di Rupo heeft alvast kleur bekend en alle fiscale maatregelen tot verduurzaming van 's lands patrimonium naar de prullenmand verwezen. Heel vervelend voor diegenen die een subsidie hadden voorzien bij geplande investeringen ter vermindering van hun energieverbruik. Zeker wanneer de overeenkomst met de aannemer reeds werd getekend. Ook de vergroening van het wagenpark zal na een korte piek in december het komende jaar nagenoeg stagneren.

Wanneer zullen de heren politici nu eindelijk eens een duurzaam subsidiebeleid uitwerken dat langer standhoudt dan één legislatuur? Bovendien bereikten diverse subsidies uit het verleden niet de vooropgestelde doelgroepen waardoor enkel de graaicultuur werd gestimuleerd.

Werk genoeg aan de winkel, zo blijkt. Dus trachten we ook dit jaar via kleinschalige initiatieven en beleidsvoorstellen de transitie naar een groene economie te stimuleren. De klimaatverandering gaat immers gestaag haar gang, wat merkwaardig genoeg veelal leidt tot een doorgedreven struisvogelpolitiek of zelfs een uitgesproken ontkenning, zowel bij burgers als politici.

We zullen ook dit jaar actief present zijn in de MiNaRaad. Verder houden we jullie graag via enkele nieuwsbrieven en publicaties in Tienstien op de hoogte van onze daden en gedachtespinsels. En waar nodig vragen we een onderhoud met de bevoegde schepen. Ook een Europees beleidsvoorstel schuwen we niet. Al stellen we vast dat deze instanties ver van de burger verwijderd zijn.

Een lichtpuntje bij aanvang van 2012 is de bekrachtiging van een koolstoftaks voor de meest vervuilende vliegtuigen. Enkele luchtvaartmaatschappijen namen daarom reeds maatregelen om hun brandstofverbruik te temperen. Nu nog afwachten waarvoor de inkomsten zullen worden aangewend.

Wij hopen alvast dat 2012 voor allen een jaar van vele lichtpuntjes mag worden!

Waarom Ecofolie geen voorstander is van het subsidiëren van elektrische bedrijfsvoertuigen, kan u lezen op p3 en 4.

Edito

Het leven is te kort om over het weer te praten, las ik onlangs in een interview. Toch wordt er wellicht geen ander onderwerp méér besproken dan het weer, of alleszins de voorspellingen van de komende dagen. Want voor de weertendensen over een langere termijn heeft men vaak minder oog. Ook het KMI legt bij haar jaaroverzicht eerder de nadruk op het genereuze zonlicht dan op de ongebruikelijke temperaturen. Nochtans kan je niet naast enkele feiten kijken.

In 2011 werd er wéér een record verbroken met 0.1°C, terwijl het vorige record amper vier jaar oud was. Ik wil hier toch nog even aan toevoegen dat de winter zeer koud was, het voorjaar aangenaam, de zomer ronduit slecht en de herfst natuurlijk veel te zacht.

Met een krant van 5 januari 2012 voor mij stel ik vast dat, van de 48 aangegeven meetpunten op het noordelijk halfrond, er slechts op één locatie (Oslo) dagvorst van -1°C te bespeuren valt. Alle overige opgegeven waarden in Europa, Noord- Amerika en Azië zijn positief, en deze cijfers zijn geen eendagsvlieg. Op diezelfde dag meet het zeewater aan onze kust maar liefst 9°C.

Over de ijsvorming (of verdere afsmelting)? van het poolijs en de situatie in Groenland heerst de grootste mediastilte. Dat is op zijn minst een veeg teken. Het KMI profileert zich duidelijk uitsluitend als verstrekker van feitelijke cijfergegevens. Voor diepgaande informatie en interpretatie dienen we ons te beroepen op wetenschappers, NGO's en lokale milieuexperten.

Momenteel begint de zon te klimmen en zo verkleint de kans op een verdere afkoeling van het zeewater tot haar normale seizoenswaarden. Hogere waarden van het zeewater betekenen eveneens dat de zee meer volume inneemt zoals we ons misschien nog herinneren uit de lessen fysica.

Putje winter starten we het jaar dus met abnormaal hoge waarden, wat ook de verdamping doet toenemen. En dan blijft de vraag nog hoe lang de nawerking van het afsmelten van de ijskap zal duren. Het betreft hier immers enorme massa's water van rond de nul graden, die tijdelijk het zeewater afkoelen (net zoals een ijsblokje uw drankje enige tijd verkoelt). Maar eens komt het moment dat deze massa de omgevingstemperatuur heeft aangenomen. Wie kent de gevolgen hiervan?

Enkele weken van stevige vorst zullen nu dus welgekomen zijn, want ook fauna en flora raakten de kluts kwijt. Vlinders in december, insecten die passen voor een winterslaap en bottende bomen in januari behoren tot de standaard in 2012. Afwachten wat dat allemaal gaat geven.

De vreugde van een lagere energiefactuur zou wel eens van korte duur kunnen zijn. Het gegalaver over klimaatverandering en geld heeft ondertussen lang genoeg geduurd. Nu is het DOEN!

Stefaan Onghena, 9 januari 2012

Beleidsadvies

Eén van de doelstellingen van Ecofolie blijft het opstellen van beleidsadviezen i.v.m. allerlei milieuaangelegenheden en duurzame projecten.

Hieronder vindt u het eerste beleidsadvies van Ecofolie terug voor 2012, zoals het integraal verzonden is naar schepen van milieu Dhr. Balthazar en de MiNaraad. Met dit advies onderbouwen we het standpunt van Ecofolie i.v.m. het subsidiëren van elektrische voertuigen door de stad Gent.

Betreffende subsidiëren van nieuw aangekochte elektrische wagens en CNG (= compressed natural gas = aardgas onder druk) wagens voor rechtspersonen.

1 elektrische wagens

1.1 Energieopwekking volgens huidig Belgische model.

De batterijen worden via een laadpaal of stopcontact op het werk met een stroommix geladen die maakt dat deze voertuigen, per 100 afgelegde kilometers, ongeveer 58 km op nucleaire, 38,7 km op fossiele (aardgas, steenkool,..) en 3,3 km op hernieuwbare energie zullen rijden. Als Vlaanderen de door Europa opgelegde doelstelling tegen 2020 behaalt, zal in dat jaar het aandeel groene energie toegenomen zijn tot 13% of 13 km/100 km. In welke verhouding dit verschil van bijna 10% in mindering gebracht zal worden van de fossiele dan wel nucleaire energie, is moeilijk te voorspellen (zie o.m. Duitse beleidswijziging ten gevolge van Fukushima,..).

1.2 Verschillen t.a.v. huidig wagenpark (diesel, benzine, LPG en hybride).

De productiekost (lees energie-input) van elektrische voertuigen ligt beduidend hoger dan die van traditionele voertuigen, zeker indien men de autonomie mee in rekening brengt. (momenteel is 800 km autonomie slechts een dagdroom). Daarnaast is de (milieubelastende) productie van batterijen en de latere recyclage ervan een bijkomende, niet te verwaarlozen, energievretende en milieubelastende factor die tevens zijn prijs zal hebben.

Het rendement van de te verbruiken energie tijdens het rijden alsook de lagere productie van decibels t.o.v. ontploffingsmotoren zijn wel pluspunten, al schuilt er ook een gevaar in te stille voertuigen.

De uitstoot van fijn stof en CO₂ gebeurt niet op de plaats waar het voertuig zich bevindt, maar o.a. in de steenkool- of gasgestookte centrale. Bovendien zullen deze voertuigen ontegensprekelijk ook radioactief afval genereren (in 2020 zal minimum 48% van hun energieverbruik van nucleaire oorsprong zijn, al blijft het afwachten hoe de drie oudste kerncentrales zullen worden gecompenseerd).

1.3 Energieschaarste loert om de hoek.

De huidige onzekerheid rond de toekomstige productiecapaciteit van kernenergie in Europa is kenmerkend. Operationele centrales sluiten vroeger dan gepland, de bouw van nieuwe centrales wordt ugesteld en deze in aanbouw blijken ruim dubbel zo duur dan geraamd (Finland, Frankrijk: Flamanville).

Fossiele brandstoffen worden steeds schaarser. Voorlopig stabiliseert de vraag nog als gevolg van de aanslepende economische crisis. Er heerst echter een sterke vraag in de groeilanden die mede de prijs doet stijgen (ook de peak-oil komt dichterbij).

Deze en nog andere argumenten (gebrekkige infrastructuur, politieke spanningen, strenge winters,..) zullen volgens de CREG leiden tot tijdelijke stroomtekorten en stroompannes in de zéér nabije toekomst (zie o.m. panorama-uitzending Watt een kluwen).

De kans is reëel dat de drie oudste kerncentrales tegen 2020 gesloten zullen zijn. Dit gedeelte energieproductie zal naar alle waarschijnlijkheid hoofdzakelijk gecompenseerd worden door extra gasgestookte centrales. De vraag is nog maar of deze tijdig klaar zullen zijn om aan de vraag te voldoen.

1.4 Echte groene wagens hebben hun eigen stroomproductie.

Sommige bedrijven, ook in ons land, kiezen bewust om de benodigde energie voor hun bedrijfsactiviteiten, met inbegrip van bijvoorbeeld elektrische vorkliften, zelf te produceren door middel van PV installaties en windmolens. Slechts via deze aanpak kan de consumptie van nucleaire en fossiele energie afgeblokt worden. Zolang constructeurs van elektrische wagens weigeren zonnecellen op het dak van hun voertuigen te integreren met het oog op energieproductie, specifiek bedoeld voor het aandrijven van dat voertuig, blijven het pseudo 'groene' voertuigen (De meeste wagens staan immers meer dan 90% van de tijd stil en een groot deel van die tijd is er veelal daglicht beschikbaar)! België heeft méér dan 5 miljoen ingeschreven voertuigen. Voorzichtig gerekend - aan 2 m² zonnecellen per voertuig - (een mix van personenwagens, vrachtwagens en bussen) is er dus een potentieel van minstens 10 miljoen m² zonnecellen!!!

1.5 Kostprijs van de subsidie.

De vooropgestelde subsidie van 5000 € per voertuig door de Stad Gent is niet min. Voor de Stad is er eventueel ook nog een bijkomende kost voor infrastructuurwerken (laadpunten met parkeergelegenheid en het bijhorende onderhoud, herstellingen?..).

Vraag: waarom een voertuig subsidiëren dat reeds fiscaal voordeel (afschrijving) biedt aan de rechtspersoon die het aankoopt? Is het subsidiebedrag ook nog cumuleerbaar met de fiscale aftrek van de gehele aankoopssom ???

1.6 Bestaande initiatieven, infrastructuur en technologie gebruiken en uitbouwen.

Zuinigere en kleinere wagens, minder rijden, meer en performanter openbaar vervoer, komaf maken met statussymbool van de auto, ecodriving, fietsen, bakfietsen, te voet gaan, meer verkeersvrije wegen en veilige fietspaden, reeds bestaande LPG infrastructuur benutten en deze brandstof niet onnodig opfakkelen, fietstaxi's, zwaar vervuilende dieselveertuigen uit het wagenpark halen, korte verplaatsingen ontmoedigen, autodelen, geen pestbelasting op LPG of CNG (?), Gentse binnenwateren benutten voor openbaar vervoer,...

1.7 Besluit: first things first.

Aangezien elektrische wagens absoluut geen 'zero emission' voertuigen zijn, maar de aard en locatie van het geproduceerde afval enkel doen verschuiven, lijkt een subsidiëring niet wenselijk en slechts een cadeau aan de producent, verkoper en aankoper (bedrijf) van dit soort voertuigen, alsook aan de energieproducent die de benodigde stroom kan leveren.

In acht genomen dat energie slechts schaarser en duurder zal worden lijkt een **subsidiëring van diverse vormen van productie van groene stroom én energiebesparende maatregelen** eerder aangewezen en zelfs hoogdringend. Zeker sinds de Federale Regering al deze vormen van subsidiëring schrapt.

Eerst de productie van groene stroom optrekken en pas na voldoende capaciteit de transitie naar een elektrisch wagenpark uitbouwen, kan veel narigheden voorkomen. Met de huidige 3,3% groene stroom zijn we hier absoluut niet klaar voor. Een toenemend stroomverbruik impliceert een verhoogde afhankelijkheid van het huidige én toekomstig nucleair park en kan leiden tot het dwangmatig moeten volgen van de ingeslagen weg. Is dat wat het beleid betracht? Gaan we dit beleid steunen met gemeenschapsgelden?

Mocht het aandeel gasgestookte elektriciteitsproductie in ons land de komende jaren toenemen dan kan men door het rechtstreeks toepassen van aardgas als brandstof in voertuigen een bewerking uitsparen: aardgas eerst transformeren tot elektriciteit om dan elektrisch te rijden; de energiebron blijft steeds dezelfde!

Naar het voorbeeld om zonnepanelen aan dakisolatie te linken alvorens een subsidie kan worden bekomen, kan men de subsidie van een elektrisch voertuig linken aan de bijkomende productie van hernieuwbare energie.