



BRUSSELS ALUMNI

BAM!



PB-PP
BELGIE(N)-BELGIQUE

driemaandelijks
6de jaargang nr. 3
juli - september 2017
ISSN 2294-7639
P913673
Afgiftekantoor
1099 Brussel X





Zaterdag 08/07, 13u15 - Paintball

Zin in actie? Wil je graag een OSB'er of één van je vrienden bekogelen met verf? Schrijf je dan in voor de namiddag Paintball Indoor met OSB. We ontdekken samen de sport van paintball en scherpen onze tactiek en teamwork aan met allerlei spellen zoals 'Capture the Flag', 'Attack and Defend' en 'Last Man Standing'.

Locatie: National Paintball Games Belgium, Kattestraat 27, 1785 Merchtem.
Deelname bedraagt € 24 voor leden en € 28 voor niet-leden.



Zondag 03/09, 13u - Whiskytasting

Tijdens deze tongstrelende namiddag proeven we verscheidene whisky's en gaan we op zoek naar ieders smaak. Tijdens het proeven ontdekken we niet alleen meer over de oorsprong, de smaken en het productieproces van deze godendrank, maar leren we ook wat we allemaal kunnen weten aan de hand van het etiket. Deze tasting is geschikt voor zowel beginners als gevorderden.

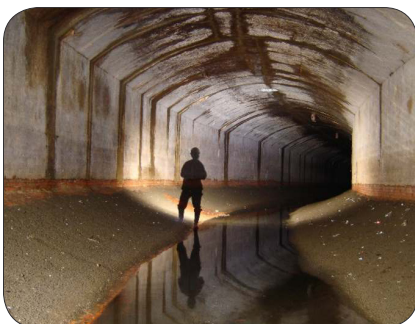
Locatie: Vrijzinnig huis Geraardsbergen, Guilleminlaan 155, 9500 Geraardsbergen.
Deelname bedraagt € 25 voor leden en € 30 voor niet-leden.



Vrijdag 22/09, 19u - Colruyt Distributiecentrum

Hoe zorgt een groot bedrijf zoals Colruyt Group er voor dat al zijn producten tijdig in de winkel geraken? Maak kennis met het logistieke centrum Dassenveld! We dringen door tot in de kern van het bedrijf en ontdekken hoe de bevoorrading van de Colruytwinkels verloopt en hoe ze daarbij bewust duurzaam te werk gaan. Afsluiten doen we met een drankje en een attentie van de Colruyt Group.

Locatie: Dassenveld, Zinkstraat, 1500 Halle.
Deelname bedraagt € 5 voor leden en € 10 voor niet-leden.



Zaterdag 07/10, 11u - Bezoek aan het Riolenmuseum

Het riolennet onder de Stad Brussel is bijna 400 km lang. Kilometers ondergrondse vertakkingen die elke dag duizenden m³ afvalwater verzwellen. Zet je dus schrap voor een reis in deze aders van Brussel. Een museum dat vertelt wanneer, waarom en hoe de riolen werden aangelegd, dat het werk van de mensen in deze ondergrondse wereld onthult en de watercyclus in de stad uitlegt.

Locatie: Octrooipaviljoen, Anderlechtse Poort, 1000 Brussel.
Deelname bedraagt € 5 voor leden en € 8 voor niet-leden.

Wil je je inschrijven voor een activiteit? Stuur dan een mailtje naar info@osb.be of bel ons op het nummer 02/644.64.60. Voor actuele informatie kan je ook steeds terecht op onze nieuwe website www.osb.be.

OSB IN ANTWERPEN



Zaterdag 26/08, 12u30 - ZOO Antwerpen

In het hart van de stad Antwerpen ontdek je ZOO Antwerpen, de mooiste 19de eeuwse dierentuin ter wereld! Tussen de ZOO en het Centraal Station loopt een lange dienstgang waar een gewone bezoeker nooit komt. Met OSB maken we een uitzondering en gaan we op ontdekkingsstocht achter de schermen.

Locatie: Koningin Astridplein 20-26, 2018 Antwerpen.
Deelname bedraagt € 25 voor leden en € 30 voor niet-leden.



Zaterdag 26/8, 17u - Barbecue aan het water

Het afsluiten van de zomer doen we in goed gezelschap en uiteraard met lekker eten. We nodigen u graag uit voor de 2de editie van de BBQ aan het water met OSB Antwerpen. Met het uniek zicht op Antwerpen en de Schelde zorgen we voor een uitstekende locatie.

Locatie: De Meermin, Beatrijkslaan 41, 2050 Antwerpen.
Deelname bedraagt € 25 voor leden en € 30 voor niet-leden, bbq met aperitief en fris.



Zaterdag 30/9, 15u - Dialectenwandeling

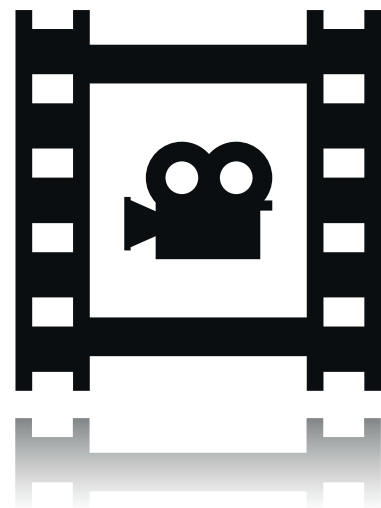
Het Mechels dialect: een perfecte manier om de stad op een andere wijze te leren kennen. Met een gids worden we op zaterdag 30 september doorheen de stad geleid, voorzien van de nodige humor. Na de wandeling brengen we een bezoek aan het nieuwe Vrijzinnige Ontmoetingscentrum De Schakel. Hier krijg je een uniek beeld van Mechelen en kan je genieten van een hapje en/of drankje naar eigen vermogen.

Locatie: Toerismehuis De Gulden Arent-Hallestraat 2-6.
Deelname bedraagt € 5 voor leden en € 10 voor niet-leden.

OSB IN LIMBURG

Op zaterdag 1 april vond de startactiviteit van onze regionale afdeling in Limburg plaats. Nee hoor, geen grap. Het kleine broertje van OSB Antwerpen wil hiermee verder inzetten op een lokaal netwerk voor oud-studenten van de VUB. Voor deze feestelijke gelegenheid genoten 80 sympathisanten van de filmvoorstelling *Beauty and the Beast* in de Euroscop van Genk. De film werd ingeleid door professor dr. Dirk Reynders die op een interessante manier de link legde tussen beeldvorming, gender en de Disney-cultuur.

Wil je graag mee je schouders zetten onder een alumniwerking in Antwerpen of Limburg? Neem dan contact op met ons via info@osb.be.



INHOUD

- 2 Agenda
- 3 Regionaal nieuws
- 4 Duurzaam, zei u?
- 5 VUB Retro - CAVA
- 6 Green Team VUB
- 7 Column Studiekring Vrij Onderzoek
- 8 Over de bloemetjes en de bijtjes
- 9-11 Duurzame mobiliteit en logistiek
- 12-14 Duurzaamheid in het VUB restaurant

COLOFON

Redactie: Rik Loens, Michaël Marinus, Jana Peeters, Maya Richard, Lieselotte Thys, Tim Trachet, Hans Van Rompaey

Met dank aan het Centrum voor Academische en Vrijzinnige Archieven, Studiekring Vrij Onderzoek en deMens.nu voor hun gewaardeerde bijdragen.

V.U.: Nicolas Dutré, Triomflaan 40, 1160 Oudergem



DUURZAAM, ZEI U?

We gaan ervan uit dat we moeten streven naar duurzame ontwikkeling. Alle acties en tendensen die daarop inspelen, worden zonder meer "duurzaam" genoemd. Maar in hoeverre klopt dat wel?

Het adjectief "duurzaam" vind je voor heel wat termen die, als ze inderdaad duurzaam zijn, wellicht de toestand van onze planeet zullen verbeteren: duurzame landbouw, duurzame energie, duurzaam wonen, duurzaam toerisme, enzovoort.

Dat de term commercieel gebruikt wordt, bijvoorbeeld voor het aanprijzen van duurzame batterijen, auto's en bouw materiaal, is op zich niet verkeerd, maar het moet wel op een correcte manier gebeuren.

Een paar jaar geleden werd een bedrijf dat een stadsverwarmingsnet in Nederland aanlegde op de vingers getikt door de Reclamecodecommissie, omdat het in reclamespots zei dat het om "duurzame warmte" ging. Klagers wezen er op dat de energieproductie van het bedrijf niet duurzaam was, omdat het voor een deel om fossiele energie ging. Het bedrijf repliceerde dat "duurzame energie" niet hetzelfde is als "hernieuwbare energie" en dat "duurzaam" ook ruimer kan worden gebruikt, bijvoorbeeld als "relatief milieuvriendelijk".

Het bedrijf kreeg gelukkig geen gelijk, maar toch is het zo dat het woord "duurzaam" steeds ruimer wordt gebruikt, zodat de betekenis niet erg duidelijk meer is.

Dat er zowat overal – ook aan de VUB – cursussen i.v.m. duurzame ontwikkeling worden georganiseerd, is mooi, maar men gaat in dat verband van "duurzaam hoger onderwijs" spreken. Daar klopt taalkundig iets niet. Onderwijs is niet "duurzaam", zeker niet in de

zin dat het lang meegaat (integendeel, het verandert voortdurend...).

Meer omstrede is "duurzame marketing". Of er veel duurzaam is aan marketing, laat ik hier in het midden. Het gaat hier uiteraard om "marketing in duurzaamheid". Bedoeld wordt om mensen te beïnvloeden zodat ze duurzamer gaan consumeren. Bijvoorbeeld door in te spelen op status (geef prestige aan duurzaam gedrag) of sociale status ("X en Y doen het, dus jij ook?"). Het dient misschien een goed doel, maar inspelen op de kuddegeest lijkt mij het vrije denken onwaardig. Iedereen deed vroeger ook zijn/haar plechtige communie of at op vrijdag geen vlees... En natuurlijk is het doel van de marketingjongens om er iets aan te verdienen.

Visserij-expert Nick Trachet, broer van mij en in de OSB vooral bekend om zijn oestertastings, schreef ooit hoe een Marine Stewardship Council nu al enkele jaren het keurmerk "duurzaam" geeft aan vis die te koop is. Die instelling werd opgericht met de hulp van de multinational Unilever. Niet dat Unilever zo bekommerd was om de duurzaamheid van de visvangst. De reden was dat het beschermde label "bio" niet aan vis kon worden gegeven, omdat dat alleen geldt voor landbouwproducten. Dus werd een systeem bedacht om op pakjes vis in de supermarkt de stempel "duurzaam" te zetten. Alle grote distributiebedrijven zijn daarop "duurzame" vis gaan aanbieden, een aanduiding die de distributie niets kost en vaak overbodig is. Zo is alle gevangen haring – inclusief rolmops en maatjes - duurzaam!

Duurzaamheid kan een mooi ideaal zijn, maar laten we ervoor zorgen dat het niet misbruikt wordt door diegenen die denken overal munt uit te kunnen slaan...

Tim Trachet
OSB-lid

DUURZAAMHEID OP DE VUB

in historisch perspectief



Autootje van het "Brussels Electric Vehicle Experiment", De Moeial, [01/1985-03/1985]

Kort na haar oprichting zoekt de VUB een docent voor het vak 'Elektriciteit en haar toepassingen op de nijverheid'. Die vindt ze in de persoon van Gaston Maggetto, een jonge veelbelovende prof van de ULB. In 1974 richt hij zijn onderzoek bij de eenheid Elektrotechniek van de Faculteit Toegepaste Wetenschappen op de elektrische en hybride voertuigen. Zijn vak gaat zelfs tot het verplichte programma van de richting Werktuigkunde - Elektrotechniek horen.

De benzinemotor is dan nog oppermachtig en bijna niemand gelooft in een elektrische auto op batterijen. Maar Maggetto is naast een gedreven prof ook een vernieuwer en een actieve pleitbezorger van milieuvriendelijkere vervoersmiddelen en in het bijzonder van de elektrische en hybride auto. De oliecrisis van 1979 en de stijgende energieprijzen geven zijn onderzoek wat wind in de zeilen. In 1984 rijdt hij met een blauw jeepachtig prototype van Brussel naar Parijs (in 20 uur tijd; batterijwisselingen inbegrepen). Hij spant zich bijzonder in om beleidsmakers te winnen voor zijn onderzoek en ze van het nut te

overtuigen. In 1990 wordt met steun van de Europese Commissie CITELEC, de Europese vereniging voor de promotie van elektrische en hybride voertuigen in de steden, opgericht.

De auto's van de jaren 1990 zien er al uit als gewone wagens en zijn nagenoeg geruisloos. De bestuur-

"Een primeur: een elektrische bestelwagen met ZEBRA-batterij legt de afstand Brussel-Oostende af zonder onderweg te moeten herladen."

ders moeten goed oppassen, want voetgangers horen de wagens niet aankomen. In 1997 gaat een heuse 'Ronde van Vlaanderen voor Elektrische voertuigen' van start. Vlaamse steden en gemeenten krijgen de kans om de elektrische wagens een tijdje uit te proberen. In het kader van deze Ronde pakken Maggetto en zijn

team uit met een primeur: een elektrische bestelwagen met ZEBRA-batterij legt de afstand Brussel-Oostende af zonder onderweg te moeten herladen. Dergelijke rondes worden ook elders in Europa georganiseerd, samen met de Electric Vehicle Symposia. In oktober 2017 heeft daarvan de 30ste uitgave plaats. Mede dankzij deze inspanningen is het ecologisch bewustzijn in de steden enorm toegenomen. Verschillende steden hebben in de afgelopen decennia heel bewust voor elektrische vervoersmiddelen gekozen. En overal ter wereld komen elektrische voertuigen op de markt, onder andere dankzij het onderzoek aan de VUB. Want ondertussen bouwden de opvolger van Gaston Maggetto, Joeri Van Mierlo, samen met Cathy Macharis, de onderzoeksgroep MOBI (Mobile Logistics and Automotive Technology Research Centre) uit tot een wereldvermaard onderzoekscentrum waar een 70-tal medewerkers steeds performantere batterijen ontwikkelen en waar milieu- en economische analyses worden gedaan om een duurzame mobiliteit te bevorderen.



GREENTEAM

Vrije Universiteit Brussel

VUB Green Team 2016-2017

Om een duurzame universiteit te bewerkstelligen, is er nog veel werk voor de boeg. Daarom is er het GreenTeam, vier jobstudenten die het milieubeleid van de VUB in mondjesmaat vertalen. Zo krijgt iedere student de kans om een bijdrage te leveren vanuit haar of zijn eigen mogelijkheden.

Deze grote, top-down veranderingen hebben namelijk ook een duurzame gedragsverandering nodig om tot hun volledige potentieel te komen. Het GreenTeam geeft studenten een duwtje in de rug om de stap te zetten. Het is meestal makkelijk om te zien wat er allemaal misloopt, maar veel moeilijker om te weten hoe wij als individu en gemeenschap de huidige milieuproblematiek kunnen aanpakken. Daarom zoekt het GreenTeam concrete en uitvoerbare oplossingen die makkelijk te implementeren zijn in het dagelijks leven. Sensibilisatie én actie!

De projecten van het GreenTeam zijn een mix van sensibilisering en concrete actie. Zo is er het project Boeren en Buren, een korte-ketensysteem waar je makkelijk (h)eerlijke & lokale producten kunt kopen aan de VUB. Enerzijds probeert het Team hier te sensibiliseren door mensen bewust te maken van hun keuzes en de impact die dat met zich meebrengt: 'Wat met onze voeding? Van waar komt mijn eten, welke afstand heeft deze avocado afgelegd voor ze in mijn bord terecht kwam? Wat voor economie zit er eigenlijk achter onze paprika's of varkenslapjes?' Het is niet de bedoeling om mensen de les te spellen: Elke dinsdag kunnen mensen producten

bestellen van lokale burenen, waarbij de boer een eerlijke prijs wordt betaald, omdat er niet gewerkt wordt met een tussenpersoon. Geen probleem zonder een oplossing dus!

Het tweede grote project van dit academiejaar is Green Impact. Hierbij worden studenten en medewerkers uitgenodigd om hun werkomgeving te vergroenen. Zo wordt de campus niet enkel een toonbeeld van duurzaamheid, maar leren de campusbewoners al doende meer over duurzaamheid en hoe ze het in hun eigen leven kunnen implementeren. Want wat op de universiteit gebeurt, kan ook thuis gedaan worden! Hierbij staat het GreenTeam steeds in wisselwerking met de beleidsprojecten van de VUB. Zo probeert het Team steeds de verbinding te maken tussen het idee en de actie. Dit werkt ook in de andere richting: pas als je nauw contact maakt met geïnteresseerden, leer je meer over wat er nodig is.

Het GreenTeam vormt de handen en ogen van de VUB, waarbij ze probeert alle losse schakels te verbinden om samen een coherent beleid te vormen en zo een duurzame VUB te creëren.

"Het team probeert steeds de verbinding te maken tussen het idee en de actie"

Younes Rifaad
VUB GreenTeam 2016-2017



De planeet warmt op, mensen zijn op de vlucht voor het klimaat en onze eigen alma mater moet beter kunnen. Ons kapitalistisch systeem zorgt voor een overvloed van consumptiegoederen in onze samenleving. Het systeem botst echter op haar grenzen.

Vorbij de politieke waan van de dag zet de ongemakkelijke waarheid van een overbelaste planeet die op haar grenzen stuit, zich verder. In 1971 viel "earthovershootday" op 24 december, de dag dat we alle natuurlijke rijkdommen die door onze planeet jaarlijks gegenereerd worden, opgebruikt hebben. In 2016 schoof deze datum op naar een alarmerende 8 augustus. We teren op onze reserves, we moeten enigszins verveeld vaststellen dat het zo niet verder kan.

Tot wetenschappelijke consensus komen over de problematiek is een evidentie. Tot de politieke wil komen om er iets aan te doen ligt al moeilijker. We kijken al helemaal de kat uit de boom wanneer we zelf iets moeten doen als individu, maar ook als universiteitsgemeenschap. Geïnspireerd door het principe van Vrij Onderzoek moeten we ons als VUB onverzettelijk en onvoorstelbaar in vraag durven te stellen. Redelijk eigennuttig zijn begint bij het "eigen", bij jezelf. De problematiek is in kaart gebracht,

onze passiviteit is in vraag gesteld, rest ons nog enkele voorstellen tot beterschap te formuleren. Ten eerste geloven wij dat de VUB het aantal plastic waterflesjes in de omloop dient te verminderen. Als alternatief stellen wij voor om drinkflessen te verkopen in het VUB restaurant.

*"Herbruikbare bekens,
zowel overdag als
's nachts in het BSG
zouden een vanzelfspre-
kenheid moeten zijn."*

Herbruikbare bekens, zowel overdag in de Opinio als 's nachts in het BSG, zouden een vanzelfsprekendheid behoren te zijn. De VUB kent met al haar raden, administraties en instituties redelijk wat recepties. Bij deze recepties hoort natuurlijk een gezellige borrel en een hapje. Wat ontbreekt is een écht voedselbeleid dat hiermee gepaard gaat. Tot slot zouden

de mogelijkheden voor digitale reclame op de VUB vergroot moeten worden, zodat verenigingen zich niet meer genoodzaakt zien het hele restaurant te bedelven onder flyers.

Toegegeven, deze kleine veranderingen op de campus zullen ook slechts zorgen voor kleine veranderingen in het globale plaatje, maar alle beetjes helpen. De planeet heeft ons nodig. De wetenschappelijke wereld heeft eensgezinds aan de alarmbel getrokken. Nu komt het er op aan de problematiek die we eensgezind beschreven hebben, met nog meer eendracht op te lossen.

Studiekring Vrij Onderzoek



OVER DE BLOEMETJES EN DE BIJTJES

“Je zal er van versteld staan hoeveel mensen in je omgeving bezig zijn met het houden van bijen.”

Er zijn tot nu toe zo'n 25.000 verschillende soorten bijen bekend, waarvan maar liefst 90% solitaire bijen zijn zoals de zand-, metsel- of houtbijen. Ze komen in alle maten en vormen. De kleinste bekende bijensoort, de *Perdita minima*, is ongeveer 2 mm groot terwijl de *Bombus dahlbomii* – what's in a name – tot 40 mm groot kan worden. De sociale honingbij is ongetwijfeld de meest bekende bijensoort omwille van haar nauwe band met de mens en meer specifiek met wat er op ons bord verschijnt. Denk maar aan heerlijke goudgele honing. Geen ander insect heeft onze waardering zo verdiend als de honingbij. De liefde gaat door de maag, zeker? Er zijn zeven verschillende honing producerende soorten waarvan er 2 gedomesticeerd zijn. Voor de productie van 1 kg honing moeten bijen ongeveer 140.000 km vliegen op zoek naar stuifmeel en nectar. De honingbij communiceert door middel van dans – de bijendans – waar de beste voedselbronnen te vinden zijn. En de koningin regeert in de zomer over een volk van maar liefst 80.000 bijen. Hoe meer je over deze 'gehoningde' machine te weten komt, hoe meer je de zwart-gele beestjes weet te appreciëren.

Bijen vervullen een echte sleutelrol in de natuur en zijn een onmisbare schakel in de wondere cirkel des levens. Niet minder dan 76% van de wereldvoedselgewassen zijn afhankelijk van insectenbestuiving wat zich vertaalt in 35% van de voedselproductie die afhankelijk is van bestuivers. De bestuiving door bijen heeft bovendien een economische waarde van ongeveer € 470 miljoen in België. Wereldwijd loopt deze waarde op tot maar liefst \$150 miljard. De bijenpopulatie staat onder druk. Niet alleen door natuurlijke vijanden zoals de gevreesde Aziatische Hoor-

naar en ziektes zoals de varroa-mijt. Ook de verarming van het moderne landschap speelt een rol, denk maar aan de monoculturen in de landbouw en het steriele uitzicht van tuinen en parken. Uiteraard dragen pesticiden hun steentje bij en de klimaatopwarming ontregelt de symbiose tussen bloemen en bijen. Zo krijg je verzwakte bijenpopulaties die het door stress en een schrijnend voedseltekort steeds moeilijker krijgen.

Het leuke is dat jij en ik, door een aantal kleine acties, een verschil kunnen maken. Je kan bijvoorbeeld bijen- en insectenvriendelijk tuinieren. Kies voor bloeiende bomen en struiken, leg een bloemborder aan, plant overvloedig veel prachtige bloemen (vraag info of de gekozen bloemen wel degelijk nuttig zijn voor de bijen). Als je in een appartementje woont, kan je ook je balkon helemaal bijenvriendelijk maken door de juiste balkonplanten te kiezen. In kruidentuintjes gonst het van het leven. Bloeiende lavendel, salie of marjolein zijn echte bijenlokkers. Plant jouw kruiden in een zonnige hoek van de tuin en geniet van al het leven dat je rond de oren zoemt. Of heb je al eens gedacht aan een klein bijenhotel voor solitaire bijen in je tuin? Of als je een stapje verder wil gaan en het imkerschap je misschien wel iets lijkt, bekijk dan eens of je in de buurt geen beginnerscursus kan volgen? Je zal er van versteld staan hoeveel mensen in je omgeving bezig zijn met het houden van bijen.

Lieselotte Thys
OSB-raadslid

DUURZAME MOBILITEIT EN LOGISTIEK

Uitdagingen en oplossingen



Cathy Macharis, Vrije Universiteit Brussel

“Vindt u dat de congestie in ons land verslechterd? Weet dat het nog erger zal worden.”

De vraag naar mobiliteit blijft immers groeien. Door de bevolkings- en economische groei, maar ook door trends in het goederenvervoer, zoals aankopen via het internet. Je ziet in de steden steeds kleinere winkels, met weinig voorraad, zoals de City Delhaize en buurtwinkels. Ook zij dienen vaker beleverd te worden. Deze evoluties zorgen ervoor dat er meer kilometers zullen gereden worden. Dit gaat gepaard met lokale en globale emissies. Transport is verantwoordelijk voor 25% van de CO₂-uitstoot, 30% van het fijnstof en 60% van de stikstofoxiden. Dit heeft natuurlijk een effect op de klimaatverandering en op onze gezondheid. Uitgedrukt in monetaire termen, gaat er zo'n 3% van het Europees BBP verloren aan externe kosten van transport en een extra 1 tot 2% aan externe kosten van congestie (van Essen et al., 2011). Het is duidelijk dat we ons transport duurzamer moeten maken. Ook

Europa stuurde daar op aan. Voor stadsdistributie wil de Europese Commissie de uitstoot hiervan tegen 2030 volledig CO₂ neutraal maken (European Commission, 2011). Wat zijn dan de mogelijkheden? Als we spreken over duurzaamheid gaat

“Het is duidelijk dat we ons transport duurzamer moeten maken. Ook Europa stuurde daar op aan.”

het telkens over de triple bottom line: Planet, People en Profit. Het gaat over oplossingen vinden die zowel goed zijn op ecologisch vlak, maar ook op economisch en sociaal vlak (Elkington, 1994). Bedrijven willen wel omschakelen naar duurzamere praktijken, maar enkel als het ook economisch interessanter is. Ook de People component is erg belangrijk. Wat bijvoorbeeld met de Uberisatie van de taxidiensten en leveringssector? Wel-

ke rol speelt de deeleconomie op ons huidige transportsysteem en wat is de impact van nieuwe wagendeelsystemen op armere bevolkingsgroepen?

We zien 5 oplossingsrichtingen naar een duurzamer transportsysteem: de 5 A's (Macharis & Kin, 2017). De eerste A staat voor Awareness en is de eerste stap naar een meer duurzaam transportsysteem. Hierbij denken we aan alle instrumenten om mensen, overheden en bedrijven meer bewust te maken. Zo ontwikkelden we een External Cost Calculator (ECC) waarbij we voor nieuwe mobiliteitsconcepten of nieuwe logistieke oplossingen kunnen nagaan wat dat opbrengt in termen van een verlaging in externe kosten. Deze kosten zijn diegenen die niet in de prijs zijn opgenomen, maar wel gedragen worden door de maatschappij, zoals tijdverlies door congestie, gezondheidskosten enz. (van Lier, 2014). Ook ontwikkelden we een range-based Life Cycle Analyse (LCA). Hierbij kunnen we nagaan wat de impact is van verschillende mogelijkheden, rekening houdend

met de levenscyclus van het gehele productiesysteem. De LCA laat ons toe om de CO2-impact van een elektrisch voertuig te vergelijken met een traditionele verbrandingsmotor (Messagie et al., 2014). De Lean and Green Award wordt uitgereikt aan transportondernemingen die zich ertoe verbinden om hun CO2-uitstoot in de komende 5 jaar met 20% te verlagen (Anten et al., 2014). Binnen onze onderzoeksgroep MOBI trachten we de deelnemende ondernemingen hierin te ondersteunen. Rekeningrijden is ook zo'n interessante maatregel omdat je via het prijzingsstelsel de werkelijke kosten van verplaatsingen zichtbaar maakt. Zo worden automobilisten en transporteurs hiervan bewust gemaakt.

De tweede A staat voor Avoidance. Hoe kunnen we bepaalde verplaatsingen gaan vermijden? Als je structureels iets wil veranderen, dan start je met de ruimtelijke ordening. Dit kan door scholen, woonwijken, voorzieningen, openbaar vervoer en werkgelegenheid dichterbij elkaar te brengen of intenser te maken (intensification). Voor goederenvervoer betekent dit terug dichterbij produceren. Dat is iets van lange adem, maar ook op kortere termijn kan er al veel "vermeden" worden. Zo kan je dankzij (deeltijds) telewerken, de woon-werk verplaatsing vermijden. Ook voor bepaalde vergaderingen is er door de technologie geen fysiek contact meer nodig. In het goederenvervoer lijkt dit vermijden iets moeilijker. Toch zijn ook daar mogelijkheden, zoals product compaction, waarbij er kleinere maar even effectieve producten geproduceerd worden (bij waspoeders en deodoranten gebeurt dit al) (Macharis & Kin, 2017). Bij e-commerce ontstaat het fenomeen van de failed deliveries. Bijna 70% van de mensen wensen leveringen aan huis (Comeos, 2015), maar dan blijken ze niet thuis te zijn. Om zulke mislukte leveringen te vermijden, kan je werken met lockersystemen, afhaalpunten of waar er nu mee geëxperimenteerd wordt, het leveren in je wagenkoffer of op je gsm-locatie, zoals Parcify nu

doet in Gent, Antwerpen en Brussel. De grootste uitdaging in het goederenvervoer blijft het beter bundelen van de goederen (Savelsbergh & Van Woensel, 2016). Je kan het vergelijken met carpoolen. Als je de vrachtwagens beter gevuld krijgt, dan hoeven de halflege vrachtwagens niet meer te rijden. Dat betekent wel dat bedrijven en soms ook concurrenten met elkaar moeten samenwerken op het vlak van de logistiek. (Crujssens et al., 2007).

De derde A staat voor Act and Shift. Als het toch moeilijk is om te vermijden, laten we het dan verschuiven naar de meer milieuvriendelijke transportmodi. Dat betekent een verschuiving naar het openbaar vervoer, de fiets of wandelen. Het Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen (OVG) en de Brusselse Bedrijfsvervoerplannen laten zien

"Laten we hopen dat iedereen bewust is van de enorme uitdaging waar we voor staan."

dat er langzaam een verschuiving op gang komt ten voordele van de fiets en het openbaar vervoer. Echter onvoldoende om in absolute termen het gebruik van de wagen te doen afnemen. Bij het goederenvervoer zijn er de mogelijkheden om de binnenvaart en het spoor te gebruiken. De binnenvaart is interessant geworden voor containervervoer en sinds enkele jaren beginnen ook paletten een rol kunnen spelen in de logistiek naar de stad (Mommens & Macharis, 2014). Voor de kleinste pakketten zijn cargofietsen dan weer een interessante optie. De meeste studies schatten in dat meer dan de helft kan verschoven worden naar cargofietsen (Lenz & Riehle, 2013). Steden dienen al om deze reden hun fietsinfrastructuur verder uit te breiden. Een andere manier van verschuiven ten slotte, is verschuiven in de tijd. Nacht-





leveringen kunnen ervoor zorgen dat vrachtwagens niet mee in de file staan. Dat gaat ook gepaard met minder emissies. Onze studies tonen aan dat voor veel van de betrokken actoren dit een zeer interessante optie is. Het lawaai dat gepaard gaat met de leveringen dient wel zo veel mogelijk verminderd te worden door aangepast materiaal en opleidingen voor de chauffeur (Verlinde, 2015).

We komen dan tot de 4de A: Anticipation of new technologies. We denken hier vooral aan nieuwe voertuigtechnologie, zoals elektrische en hybride voertuigen. Een overschakeling naar zulke voertuigen zal een enorme winst betekenen op het vlak van de lokale emissies en CO2 (Messagie et al., 2014). Op langere termijn moeten we kijken naar wat autonome voertuigen ons zullen brengen. Als we ervan uitgaan dat de autonome wagens elektrisch aangedreven zijn, blijft de grote vraag of dit gedeelte of private wagens zullen worden. In het eerste geval kan het private wagenbezit met 43% dalen en het aantal reizen per voertuig stijgen met 75% (Schoettle & Sivak, 2015). Concreet houdt dat in dat er meer ruimte komt omdat er minder wagens rondrijden en dus minder parkeerplaatsen nodig zijn. In het tweede geval kunnen we verwachten dat de congestieproblemen nog zullen verergeren. Mensen die zich niet individueel kunnen verplaatsen met de wagen, zoals ouderen, mensen met beperkingen en zelfs jongeren, zullen zich vervoegen bij de huidige wagenbestuurders. Daarenboven zal de verplaatsing niet meer aanzien worden als verloren tijd en zal men almaar langer in de wagen zitten (Hupkens, 1977). Bij het goederenvervoer zien we ook die transitie naar het gebruik van elektrische en hybride vracht- of bestelwagens. Stadsdistributiecentra aan de rand van de stad kunnen dan overslagpunten zijn van waaruit je met elektrische wagens en cargofietten kan leveren in de stad (Lebeau, 2016; Macharis & Kin, 2017). Sommige spreken over drones voor leveringen van goederen. Dit zal interessant zijn voor nichemarkten, zoals orgaan-

leveringen of leveringen op afgelegen eilanden. In steden verwachten we geen overrompeling van zulke leveringen (McKinnon, 2016). Op het vlak van duurzaamheid lijken ze ook enkel in te spelen op het congestieaspect (Macharis & Kin, 2017).

We gaven aan dat er veel mogelijkheden zijn. We merken dat zulke maatregelen bij de implementatie op verzet botsen. Transport is per definitie een domein waar veel actoren bij betrokken zijn. Het is belangrijk om van bij het begin te kijken of er draagvlak is voor de voorgestelde maatregelen. Participatie en co-creatie zijn hier de sleutelwoorden. We hebben een eigen methodologie ontwikkeld die het mogelijk maakt om met alle actoren expliciet rekening te houden in het beslissingsproces: de Multi-Actor Multi-Criteria Analyse (MAMCA) (Macharis et al., 2012). Deze methodologie laat ons toe om samen met alle actoren hun oplossingen, problemen en doelstellingen te evalueren. Op deze manier krijgen we een goed beeld van het draagvlak en van de mogelijke negatieve aspecten van bepaalde maatregelen voor alle actoren. De 5de A is dan ook deze van Actor Involvement, cruciaal om projecten en veranderingsprocessen te laten slagen (Macharis & Kin, 2017).

Laten we hopen dat iedereen bewust is van de enorme uitdagingen waar we voor staan: voor onze planeet, onze kinderen, onze gezondheid en voor de welvaart en welzijn van onze samenleving. Dit kunnen we slechts als we met z'n allen die stapjes zetten die momenteel al mogelijk zijn: privé, in onze onderneming en vanuit het beleid. Dus een warme oproep aan alle oud-studenten: laten we samen inzetten op een meer duurzame samenleving!

Cathy Macharis,
Vrije Universiteit Brussel



Philippe Merckx

DUURZAAMHEID

in het VUB restaurant

Lekker en betaalbaar eten met een duurzame insteek. Dat is waar de VUB-restaurants voor staan. Laat nu net duurzaamheid het thema van deze BAM! zijn. Reden te meer om Philippe Merckx, diensthoofd van de Resto op de VUB, op de spreekwoordelijke rooster te leggen.

U bent destijds direct begonnen als diensthoofd. Dan heeft u vast grote veranderingen en evoluties meegemaakt hier in de Resto?

Ik werk al 28 jaar aan de VUB als diensthoofd van studentenrestaurants. Op 24-jarige leeftijd ben ik hier begonnen en heb sindsdien inderdaad toch al wat verbouwingen meegemaakt.

De keuken was enorm groot, vol verouderde toestellen. Er waren twee enorme togen waar men moest aanschuiven via balustrades. We gaven toen 3 menu's: 2 dagmenu's en 1 vegetarisch menu. We spreken hier dan toch al over 25 jaar geleden. Dat waren dan veggieburgers.

De ruimtes zijn vernieuwd, maar de vegetarische menu is steeds bewaard gebleven.

Ja, deze menu's zijn zelfs uitgebreid! De keuken, helemaal verouderd, voldeed niet meer aan de normen, dus deze moest volledig vernieuwd worden. Dan heeft er in 2003 een grote renovatie plaatsgevonden: de twee

togen zijn afgebroken en er is plaats gemaakt voor een grote free flow, een selfservice met verschillende toegeilandjes. Sindsdien geven we de keuze tussen 6 dagschotels + salade-bar, koude schotels, soep enzovoort.

Welke stappen heeft u, samen met uw dienst, ondernomen om de duurzaamheid van het restaurant te verbeteren en te blijven garanderen?

Er zijn over de jaren heen al een aantal stappen genomen. Zo werken we enkel met porselein, wat zeer duurzaam is. Als je bv. koffie dan toch in een bekertje wilt meenemen, is dit bekertje bio-afbreekbaar. Ze zijn gemaakt van het afval van rietplanten en je moet ervoor betalen. Wie vervuilt, betaalt.

In 2009, toen er al sprake was van global warming, zijn we als eerste in Brussel gestart met 'Donderdag Veggie-dag', in samenwerking met EVA (Ethisch Vegetarisch Alternatief vzw). Vanaf dan boden we een tweede vegetarisch menu aan op donderdagen. We zijn dan nog

ver van waar we nu staan, want ondertussen bieden we elke dag twee vegetarische menu's aan. Sinds anderhalf jaar vind je ook dagelijks een veganistische maaltijd onder de keuzemogelijkheden.

We zijn ook duurzaam geëvolueerd wat onze vis betreft. Al onze vis heeft het MCE-label (duurzaam vislabel tegen overbevissing). We zijn daar ook voor gecertificeerd. Ondertussen zijn bijna alle groenten die we aanbieden ook Bio. Daar hebben we nog geen certificaat van, maar daar zijn we wel mee bezig. Ook de koffie is niet enkel Fairtrade, maar ook Bio. Om dat te mogen verkondigen, zijn we opnieuw verplicht om ons te laten certificeren door externe organisaties. Daar hangt een prijskaartje aan, dus men moet hier wel bewust in investeren.

Niet lang geleden hebben we zelfs maaltijden met insecten op het menu gehad, een bron van proteïnen met een zeer duurzaam karakter. Hier zijn we na een half jaar mee moeten stoppen. Er zijn bijna geen handelaars en producenten in insecten meer.

Nochtans horen we regelmatig dat dit een goede vleesvervanger zou zijn. Sloeg dit aan bij de studenten?

In het begin wel, dan werden er dagelijks 3 à 400 maaltijden met een insectenburger of nuggets verkocht. Na een tijdje daalde dit cijfer sterk, het nieuwe was er af voor de studenten. Er was maar een beperkt aanbod van producten en deze waren enkel gemalen en verwerkt. Toen enkele puristen de insecten in hun volledige vorm wilden, zijn we ook hier op ingegaan. Zo hebben we o.a. insecten in wokmaaltijden verwerkt, maar dit was enkel aantrekkelijk voor de die hards. We verkochten hiervan maar 60 à 70 maaltijden per dag.

Hoeveel maaltijden verkopen jullie op een gemiddelde dag?

Op een gemiddelde lesdag in oktober/november/december verkopen we 1.500 tot 1.550 maaltijden. Na de eerste zittijd daalt dit naar ongeveer 1.300 à 1.400. Door de massablokperiodes zitten we nu tijdens de blok toch ook nog aan 1.000 maaltijden per middag. Enkel tijdens de zomer en de paasvakantie ligt het hier plat.

Zijn er nog toekomstplannen?

We hebben nog maar net het good food label behaald vorige maand. Dat wordt uitgereikt door Leefmilieu Brussel. Hier is hard aan gewerkt aangezien men aan 50 punten die met duurzaamheid te maken hebben, moet voldoen. Dit gaat van 'zoveel % van de maaltijden moet vegetarisch zijn', 'met lokale seizoensgroenten werken' tot 'werken met duurzaam materiaal'. Op basis van deze criteria kan je 1,2 of 3 vorken behalen. Wij hebben nu samen met een drietal andere instellingen uit het Brusselse de 2 vorken behaald. Nu zijn we aan het inzetten op de 3e vork. Daar hebben we onder andere de eerder vermelde Bio-certificering voor nodig. Werken met plaatselijke producenten wordt ook sterk aangemoedigd, maar dat is gezien onze schaal niet makkelijk. Wij zijn immers ook gebonden aan de wet op de over-

heidsopdrachten. Wij mogen niet zomaar her en der dingen bestellen.

Heeft u zelf nog een project of doel dat u met de Resto wilt bereiken?

Uiteraard die 3 vorken behalen! Verder is er geen zekerheid of we nog eens een verbouwing gaan krijgen, maar een renovatie zal er waarschijnlijk wel komen. We willen ook het restaurant gebruiken voor andere lokale doeleinden, we zijn niet enkel de kantine van de VUB. Hoe langer hoe meer studenten verblijven hier. Er is geen enkel andere grote ruimte waar je kan babbelen, een koffie kan drinken...

“Niet lang geleden hebben we zelfs maaltijden met insecten op het menu gehad”

Het is een beetje de living van de VUB.

Vroeger noemden ze het de Préose. We willen zoveel mogelijk ruimte ter beschikking stellen aan de studenten, zeker tijdens de massablok. We zouden de cafetaria graag volledig afsluiten van het restaurant met bv. een rolgordijn zodat de studenten hier ook 's avonds kunnen blijven zitten om verder te werken.

De Resto zou in de voormiddag ook kunnen dienen om lessen in te laten doorgaan, groepswerken te maken of workshops te houden. We hebben vorig jaar een prachtig voorbeeld gehad met de studenten LK die hier voor 80 mensen een les didactiek hebben gegeven, verdeeld in groepjes met de assistenten in de 'putten'. Deze zijn daarvoor ideaal, er wordt quasi niets vuilgemaakt en de studenten waren enthousiast om in een vertrouwde omgeving aan de slag te kunnen. Om de ruimte hiervoor open te stellen zijn geen investeringen nodig. Het restaurant gebruiken als polyva-

lente ruimte is dus zeker een doel.

Men heeft ook al gedacht aan 's avonds eten te voorzien. Voor het Resto zelf is dit moeilijk, ons personeel werkt maar tot een bepaald uur. Als er verdere uitbreidingen nodig zijn, zal dit decentraal moeten gebeuren. 55% van het cliënteel komt tussen 12u en 12u45. Dit zorgt voor enorme wachtrijen die duidelijk aantonen dat we aan de limiet zitten. Het is voor ons het grote vraagteken, hoeveel studenten gaan er bij komen?

We merken dit jaar wel voor het eerst een stagnatie in het aantal studenten. Sinds 2003 zijn we elk jaar met 3-5% gestegen en dat heeft voor ons natuurlijk ook gevolgen. Het zit hier, zeker van oktober tot december, vol. Natuurlijk is het voor de VUB beter als de studentenaantallen blijven groeien, maar wij hebben wel een beperkte capaciteit.

Hoeveel vrijheid heeft u als diensthoofd?

De vrijheid is er zeker, ik ben relatief autonoom. Wat er enorm veranderd is doorheen de jaren, is de strengheid van de autoriteiten. Zowel op vlak van veiligheid als op vlak van aankopen en preventie. Er is een grote administratieve last bij komen kijken. Er moet veel rondgewandeld worden met dossiers die in verschillende comités moeten worden goedgekeurd. Dit is natuurlijk iets dat voor alles aan de VUB veranderd is.

Dit is het duidelijkst te merken bij de overheidsopdrachten. Men kan niet meer zomaar zeggen: "we kopen onze steaks bij leverancier x". Dat heeft geen positieve invloed gehad op de kwaliteit. Die is daarom niet verminderd, maar ze is meer gestandaardiseerd. De worteltjes en erwtjes zijn overal hetzelfde, de bloemkool is op een bepaald gewicht gekalibreerd... Als we voor een product meer dan € 8.500 op 4 jaar tijd uitgeven, moeten we altijd drie offertes aanvragen. Vanaf € 85.000 is het sowieso een openbare aanbesteding. Dat heeft

natuurlijk invloed op de werkdruk bij onze administratie.

Heeft die verhoogd werkdruk zich dan ook vertaald in extra personeel?

Toen ik hier startte, had ik 25 personeelsleden meer. Er zijn natuurlijke afvloeiingen gebeurd en er was toen ook wel een groter absenteïsme. Dat is zeer sterk verminderd en ook onze productiviteit is enorm gestegen, we werken met veel rendabeler en efficiënter materiaal, waarvan een deel computergestuurd.

Daarnaast werken we nu ook veel met jobstudenten, voor bv de kassa's en de vaatwas. Zij werken ongeveer 3 uur per shift en elk uur is perfect ingevuld. 70% van onze jobstudenten, we hebben er gemiddeld zo'n 18 in dienst, zijn internationale studenten. We zijn een van de weinige plaatsen aan de VUB waar die personen, ondanks dat ze de taal niet beheersen, kunnen werken dankzij de aard van het werk.

We hebben ook een goede samenwerking met de Studentenraad. Wanneer de studenten vragen hebben, trachten we hier zo vaak mogelijk op in te gaan. Zo hebben we op hun vraag een broodmachine geplaatst. Om de nood aan een ruimte voor socio-culturele activiteiten in te vullen, hebben we aan hen ook het Convivium afgestaan. Deze ruimte werd slechts beperkt verhuurd en was tijdens de vakanties vaak dicht. Nu wordt ze uitgebaat door de kringen.

Ik meen mij uit mijn eigen studententijd nog vaag te herinneren dat de Resto ooit iets gewonnen had als "beste studentenrestaurant".

We hebben ooit 3 sterren gehaald in het magazine "uit in Brussel" en we hebben die mensen nooit in levende lijve gezien! We weten van studenten van andere universiteiten dat wij het beste studentenrestaurant hebben. Dat staat natuurlijk nergens op papier. Zowel qua keuze als qua universele prijzenstructuur. We hebben zo onlangs nog een klacht gehad van een VUB-student die in Gent bezoekerstarief moest betalen voor zijn broodje. € 5,70! Ze werken daar, net als in Leuven, met voorgeprogrammeerde toegangskarten. Hier aan de VUB eet elke student aan hetzelfde tarief. Of je nu van Antwerpen of China komt, vanaf het moment dat je een studentenkaart hoger onderwijs hebt en laat zien, dan eet je aan hetzelfde tarief. Ik denk dat wij, de VUB en de ULB, zowat de enige instellingen zijn die dat doen. Ook OSB leden krijgen korting op hun maaltijd, zij kunnen hier aan personeelstarief komen eten!

Waarvoor bedankt!

*Sam Vancampenhout
OSB-raadslid*



“La più ampia scelta di corsi di lingue nelle Fiandre, anche l’italiano!”

“Het ruimste talenaanbod in Vlaanderen, ook Italiaans.”



CVO PRO
GEEF JE TALENT EEN THUIS



Go! onderwijs van de Vlaamse Gemeenschap

EEN PRAKTIJKGERICHTE AANPAK DIE GARANT STAAT VOOR OPTIMALE RESULTATEN IN EEN ONTSPANNEN SFEER.

Wil je bijleren, je verder ontwikkelen of je kennis opfrissen? Kortom, wil je vooruit?

Bij het CVO PRO geven we je graag de juiste ondersteuning. CVO PRO beschikt over de troeven en geeft je daarbij alle kansen. ‘Het nuttige aan het aangename koppelen’ is bij ons een dagelijkse realiteit die doorheen de jaren is uitgegroeid tot een visie. De praktijk leert ons immers dat, naast de aanwezige kwaliteit van het onderwijs, ook de sfeer in de groep bepalend is om door te zetten en de opleiding succesvol af te ronden.

Daar tekenen wij voor!

ontdek ons volledige aanbod

cvopro.be



WAAROM LEER JE EEN TAAL BIJ CVO PRO ?

- ✓ het ruimste talenaanbod in Vlaanderen!
- ✓ centrale ligging
- ✓ gratis ruime parkeergelegenheid
- ✓ mogelijkheid tot het aanvragen van educatief verlof, opleidingsverlof en vergoeding voor sociale promotie
- ✓ erkend in het kader van opleidingscheques voor werknemers en KMO-portefeuille van de Vlaamse Gemeenschap
- ✓ door het departement Onderwijs erkende diploma's, getuigschriften, certificaten en attesten

inlichtingen en inschrijvingen

Op maandag, dinsdag, woensdag en donderdag van 16.30 tot 21.30 uur

in CVO Pro campus Keizersplein, Keizersplein 19, 9300 Aalst.

☎ 053 46 19 00

info@cvopro.be of stany.meskens@cvopro.be

vanaf 1.09.2017



CVO
handels
school
AALST



CVO PRO
GEEF JE TALENT EEN THUIS

Vrijwilligers gezocht !

Het huisvandeMens Brussel is steeds op zoek naar vrijwilligers. Wil je je engageren voor de vrijzinnigheid? Helpen bij onze activiteiten? Een plechtigheid leiden? Het vrijzinnig humanisme voorstellen aan leerlingen tijdens een klasvoorstelling? Werp snel een blik op onze vacatures. Je vind ze op <http://www.vrijzinnigbrussel.be>.

VRIJZINNIG BRUSSEL.BE



alles over vrijzinnigheid in Brussel

de mens.nu
is vrijzinnig humanistisch

huis
van de **mens**
is vrijzinnig humanistisch

Wij zijn er voor jou!

Een huisvandeMens is er voor iedereen, dus ook voor jou.

Je kan bij ons terecht voor:

-  **Informatie**
(over ethische en maatschappelijke thema's)
-  **Vrijzinnig humanistische plechtigheden**
(geboorte, huwelijk, samenwonen, jubilea, afscheid...)
-  **Vrijzinnig humanistische begeleiding**
(een luisterend oor, een goed gesprek)
-  **Waardig levenseinde**
(wilsverklaring, patiëntenrechten, palliatieve zorg...)
-  **Activiteiten**
(lokale vrijzinnig humanistische initiatieven en activiteiten)
-  **Vrijwilligerswerk**

Onze dienstverlening is kosteloos.

De huisvandeMens zijn een initiatief van deMens.nu

deMens.nu Magazine

Voel je je betrokken bij mens en maatschappij? Om de drie maanden werpt het *deMens.nu Magazine* een vrijzinnig humanistische blik op de samenleving. Ethische en maatschappelijke thema's komen daarbij aan bod, en de mens staat centraal. Een magazine voor en over jou, dus.

Je kan een gratis proefnummer aanvragen of je gratis abonneren.

Hoe?

Stuur een mailtje naar: info@deMens.nu
OF schrijf naar: deMens.nu-UVV vzw
Brand Whitlocklaan 87 - 1200 Sint-Lambrechts-Woluwe
OF telefoneer naar: 02 735 81 92
Met vermelding van je naam en adres.

Voor meer informatie:

www.deMens.nu



de mens.nu
is vrijzinnig humanistisch