

Imog persberichten

oktober 2022 (2)





Dure gasrekening bij IVAGO wordt doorgerekend naar Stad Gent

GENT IVAGO moet dit jaar minstens 1 miljoen extra rekenen voor de brandstofkosten van de vuilniswagens. Meer dan de helft van het wagenpark rijdt op CNG, gecompresseerd aardgas. Dat weet persagentschap Belga.

Sofie Van Waeyenberghe 24-10-22, 12:00 Laatste update: 14:29



De intercommunale belooft voorlopig om alle geplande ophaalrondes onverkort uit te voeren, ook op het grondgebied van partnergemeente Destelbergen. Maar de dure dienstverlening zal op termijn wel betaald moeten worden. "We slagen er vandaag nog altijd in om al onze activiteiten uit te voeren", reageert operationeel directeur Alain Neels van Ivago. "En hopen dat te kunnen blijven doen."

CNG-wagens of snijden

IVAGO kijkt daarvoor in eerste instantie naar de stad Gent, die zelf een moeilijke begrotingsoefening aan het maken is. Momenteel bestaat 60 procent van het wagenpark uit ophaalwagens die op CNG rijden en dat worden er steeds meer. Overschakelen op gewone brandstof zou betekenen dat de rondes niet volledig uitgevoerd kunnen worden.

De keuze voor CNG kreeg in het verleden steeds uitdrukkelijke steun vanuit het Gentse stadsbestuur. Daarbij werden de milieuwinst en bedrijfszekerheid van de alternatieve brandstof aangeprezen. Ivago beschikt over het grootste CNG-tankstation van het land.

Gasprijs

Door de oorlog in Oekraïne ging de prijs van klassieke fossiele brandstof - maar vooral CNG - door het dak. Bij Ivago zal dit jaar voor 1.924.970 euro getankt worden, bijna een verdubbeling in vergelijking met vorig jaar. De kost voor CNG steeg van 575.000 euro naar 1.237.000 euro. Ivago kocht eind 2020, lang voor de oorlog in Oekraïne, nog 20 CNG-wagens aan en beschikt vandaag over zowat 180 voertuigen. Een 50-tal voertuigen rijdt ondertussen op CNG. Een 60-tal andere voertuigen is uitgerust om zowel op CNG als op brandstof te rijden. Ivago geeft aan dat de CNG-wagens ook in de toekomst blijven rijden.

Tegelijk gaan ook de lonen van de medewerkers van IVAGO omhoog, net op het moment dat Stad Gent door een serieuze besparingsoperatie gaat. Op woensdag is er een raad van bestuur, dan ligt onder andere de verhoging van de kost voor vuilnisophaling op tafel.



Ivago heeft 180 afvalophaalwagens. 60 procent daarvan rijdt op aardgas. © BELGA

Afvalbedrijf Ivago vreest overwinstbelasting

Bart Haeck

☾ Gisteren om 07:09

Het afvalbedrijf Ivago vraagt van de stad Gent 5 miljoen euro extra om volgend jaar afval op te halen en te verwerken. Het vreest bovendien de federale overwinstbelasting te moeten betalen op de elektriciteit die het via de warmte van de verbrandingsoven produceert.

Het Oost-Vlaamse afvalbedrijf Ivago vraagt 5 miljoen euro extra aan de stad Gent om volgend jaar zijn dienstverlening uit te voeren. Door de stijgende brandstof- en personeelskosten is het ophalen van huisvuil, de uitbating van recyclageparken en verbrandingsovens erg duur geworden, zegt het bedrijf.

De intercommunale lijkt de klap van de energieprijzen harder te voelen dan de meeste bedrijven. Dat komt omdat de voorbije jaren zwaar is geïnvesteerd in een wagenpark op cng: vandaag rijden ongeveer zes op de tien van de 180 ophaalwagens op het dure aardgas.

De brandstofkosten zijn verdubbeld tot bijna 2 miljoen euro en er zijn onvoldoende vuilniskarren om de dienstverlening te volbrengen zonder cng-wagens. 'We zitten vandaag met een - hopelijk tijdelijke - stijging van de operationele kosten', zegt Alain Neels, operationeel directeur van Ivago. 'We hopen dat die in de komende jaren zal nivelleren.'

Toch rekent Ivago erop dat het volgend jaar nog 5 miljoen euro extra nodig zal hebben om rond te komen. 'We kunnen dat onmogelijk zelf betalen', zegt Neels. 'We moeten daarvoor terugvallen op de stad Gent en de gemeente Destelbergen.'

Raad van bestuur

Behalve hogere kosten - onder meer ook duurdere chemicaliën voor de verbrandingsprocessen - levert de energiecrisis Ivago ook geld op. Het oogst elektriciteit en stoom met de warmte die vrijkomt bij het verbrandingsproces. De gestegen elektriciteitsprijs levert het bedrijf extra inkomsten op, al compenseren die de bijkomende uitgaven niet.

Ivago klopt aan bij de stad Gent, maar ook die moet de komende jaren besparen.

Energietransitie

Hoe die begrotingsoefening zal lopen, is maandag niet duidelijk. Gent moet de komende jaren besparen en kijkt onder meer naar Ivago om te bezuinigen. Het stadsbestuur zegt dat de gestegen kostprijs van brandstoffen en energie bij alle partners van de stad 'deel uitmaakt van de lopende budgetbesprekingen'.

Ivago beschikt over het grootste cng-tankstation van België, maar is niet de enige afvalintercommunale die de voorbije jaren zwaar heeft ingezet op aardgas.

De voorbije jaren bestond een brede politieke consensus over een plaats voor de alternatieve brandstof in de energietransitie. Elektrische vrachtwagens zijn nog niet marktrijp, cng zou milieuvoordelen hebben én zou qua investeringen als een opstapje naar waterstof kunnen werken.

Dure afvalophaling - Ivago vraagt 5 miljoen euro extra voor dienstverlening aan stad Gent in 2023 (2)

Het Oost-Vlaamse afvalbedrijf Ivago vraagt 5 miljoen euro extra aan de stad Gent om volgend jaar zijn dienstverlening uit te voeren. Door de stijgende brandstof- en personeelskosten is het ophalen van huisvuil, de uitbating van recyclageparken en verbrandingsovens erg duur geworden, zegt het bedrijf.

De stad Gent moet het verschil bijpassen, vindt Ivago, een intercommunale met de Oost-Vlaamse buurgemeente Destelbergen. De voorbije jaren is geïnvesteerd in een wagenpark op CNG en vandaag rijdt zowat 60 procent van de 180 ophaalwagens op het dure aardgas. De brandstofkost is verdubbeld tot bijna 2 miljoen euro en er zijn onvoldoende vuilniskarren om de dienstverlening te volbrengen zonder CNG-wagens.

“We zitten vandaag met een - hopelijk tijdelijke - stijging van de operationele kost”, zegt operationeel directeur Alain Neels van Ivago. “En we hopen dat dit de komende jaren zal nivelleren.” Toch legt Ivago de laatste hand aan een projectie voor 2023 en moet de dotatie - een slordige 50 miljoen euro - omhoog. “We kunnen de nodige 5 miljoen euro onmogelijk zelf betalen”, zegt Neels daarover. “We moeten daarvoor terugvallen op de stad Gent en de gemeente Destelbergen.”

Door de indexering zijn ook vuilnismannen en ander personeel duurder geworden en in de verbrandingsoven zorgt voornamelijk de aankoop van bepaalde chemicaliën voor extra uitgaven. Al zijn de verbrandingsovens paradoxaal genoeg ook een bron van extra inkomsten. Ivago oogst elektriciteit en stoom met de warmte die vrijkomt bij het verbrandingsproces. De gestegen elektriciteitsprijs zorgt voor extra inkomsten voor het bedrijf, al compenseert dat lang niet de bijkomende uitgaven. Bovendien kijkt de directie bezorgd naar de regelgeving die federaal in de steigers staat om een overwinstbelasting in te stellen op energiebedrijven. Indien die ook op intercommunales van toepassing is, gaan de boeken nog dieper in het rood. Woensdag is er bij Ivago een Raad van Bestuur die zich over de budgettaire kwestie buigt.

Hoe die begrotingsoefening zal lopen, is maandag niet duidelijk. Gent moet de komende jaren net besparen en kijkt onder meer naar Ivago om te bezuinigen. Het stadsbestuur zegt dat de gestegen kostprijs van brandstoffen en energie bij alle partners van de stad “deel uitmaakt van de lopende budgetbesprekingen 2023”. Ivago beschikt over het grootste CNG-tankstation van België, maar is niet de enige afvalintercommunale die de voorbije jaren zwaar heeft ingezet op aardgas. De voorbije jaren bestond een brede politieke consensus over een plaats voor de alternatieve brandstof in de energietransitie. Elektrische vrachtwagens zijn nog niet marktrijp en CNG zou milieuvoordelen hebben. Maar op termijn wordt vooral naar waterstof gekeken voor zwaar transport en industriële toepassingen. Groene waterstof zou dan opgewekt kunnen worden in de Noordzee en het ombouwen van bestaande CNG-infrastructuur is op termijn mogelijk een oplossing indien de gasprijzen niet substantieel dalen.

Intercommunales in heel Vlaanderen hebben de voorbije jaren CNG-voertuigen aangekocht. Niet alleen in Oost-Vlaanderen, met onder meer Ilva (Aalst) en Verko (regio Dendermonde). Ook in Antwerpen rijden dienstvoertuigen op CNG en intercommunales als Igean communiceerden de voorbije jaren over aangekochte voertuigen. In West-Vlaanderen deed Imog dat en in Limburg Bionerga. Ook elders in Vlaanderen stijgen de brandstofkosten voor afvalophaling en zal die factuur uiteindelijk bij de lokale besturen belanden.

Dure afvalophaling - Gentse afvalophaler Ivago ziet brandstofkosten met bijna 1 miljoen euro stijgen (2)

De Gentse afvalophaler Ivago zal dit jaar bijna 1 miljoen euro méér betalen aan brandstofkosten voor zijn vuilniskarren dan vorig jaar. Dat blijkt uit cijfers die Belga heeft opgevraagd. Vooral de prijsstijging van CNG weegt op het budget.

De intercommunale belooft voorlopig om alle geplande ophaalrondes onverkort uit te voeren, ook op het grondgebied van partnergemeente Destelbergen. Maar de dure dienstverlening zal op termijn wel betaald moeten worden. “We slagen er vandaag nog altijd in om al onze activiteiten uit te voeren”, reageert operationeel directeur Alain Neels van Ivago. “En hopen dat te kunnen blijven doen.”

Ivago kijkt daarvoor in eerste instantie naar de stad Gent, die zelf een moeilijke begrotingsoefening aan het maken is. De keuze voor CNG kreeg in het verleden steeds uitdrukkelijke steun vanuit het Gentse stadsbestuur. Daarbij werden de milieuwinst en bedrijfszekerheid van de alternatieve brandstof aangeprezen. Ivago beschikt over het grootste CNG-tankstation van het land. Het afvalbedrijf haalt sinds 2017 stelselmatig dieselmotoren uit roulatie. Vandaag rijdt zowat 60 procent van het wagenpark op aardgas, dat de voorbije maanden peperduur is geworden.

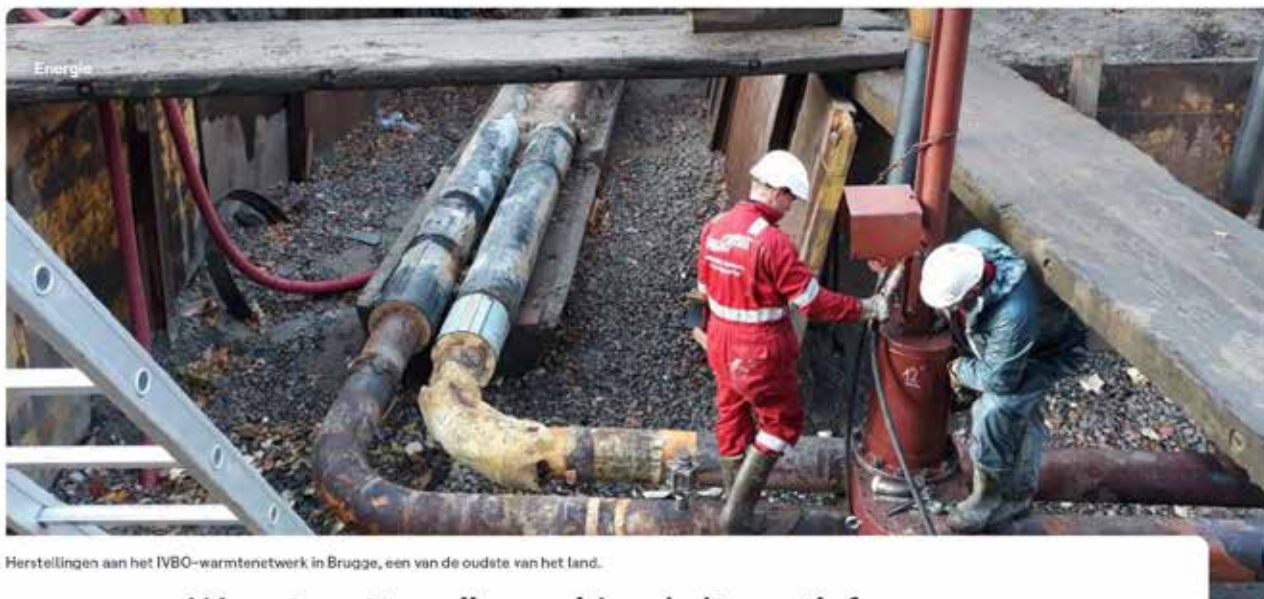
Door de oorlog in Oekraïne ging de prijs van klassieke fossiele brandstof - maar vooral CNG - door het dak. Bij Ivago zal dit jaar voor 1.924.970 euro getankt worden, bijna een verdubbeling in vergelijking met vorig jaar. De kost voor CNG steeg van 575.000 euro naar 1.237.000 euro. Ivago kocht eind 2020, lang voor de oorlog in Oekraïne, nog 20 CNG-wagens aan en beschikt vandaag over zowat 180 voertuigen. Een 50-tal voertuigen rijdt ondertussen op CNG. Een 60-tal andere voertuigen is uitgerust om zowel op CNG als op brandstof te rijden. Ivago geeft aan dat de CNG-wagens ook in de toekomst blijven rijden. Ze zijn nodig om de dienstverlening te kunnen aanbieden. Het is trouwens zo dat ook voertuigen van de stad Gent en Farys tanken bij Ivago. Die hanteert daarvoor een prijs gebaseerd op die van andere commerciële spelers zoals DATS. Die meerprijs wordt doorgerekend aan de afnemers.

Belga

GENT

IVAGO rekent hoge gasrekening door

IVAGO moet dit jaar minstens 1 miljoen extra rekenen voor de brandstofkosten van de vuilniswagens. Meer dan de helft van het wagenpark rijdt op CNG, gecompresseerd aardgas. Dat weet persagentschap Belga. De intercommunale belooft voorlopig om alle geplande ophaalrondes uit te voeren, ook op het grondgebied van partnergemeente Destelbergen. Maar de dure dienstverlening zal op termijn wel betaald moeten worden. IVAGO kijkt daarvoor in eerste instantie naar de stad Gent, die zelf een moeilijke begrotingsoefening aan het maken is. De keuze voor CNG kreeg uitdrukkelijke steun vanuit het stadsbestuur. Tegelijk gaan ook de lonen van de medewerkers van IVAGO omhoog. Vandaag is er een raad van bestuur, dan ligt de verhoging van de kost voor vuilnisophaling op tafel. (SVWG)



Herstellingen aan het IVBO-warmtenetwerk in Brugge, een van de oudste van het land.

Warmtenetten zijn een ideaal alternatief voor verwarmen met gas, maar waarom breken ze (nog) niet door?

Waarom zou iedereen zijn eigen warmte moeten maken? Soms kan je beter op één plek warmte maken en die verspreiden over huizen en bedrijven. Collectieve warmtenetten zijn efficiënter dan klassieke gasketels. En ze zouden goedkoper kunnen zijn voor de consument. Dat is toch de theorie. In werkelijkheid maken ondoorzichtige facturen de consument toch wat argwanend. Voor warmtenetten ooit echt een alternatief kunnen vormen voor gas of stookolie bij je thuis, zal de markt hervormd moeten worden, zegt expert Tom Prinzie.

Luc Pauwels, Vincent Merckx

🕒 08:13

De gasprijzen op de energiemarkt zijn over het absolute toppunt van augustus heen, maar toch blijven ze torenhoog. Daardoor blijven ook de gas- en elektriciteitsfacturen voorlopig een veelvoud van wat ze een jaar geleden waren. En energiespecialisten waarschuwen al voor de volgende winters, maar ook volgende zomer en herfst, wanneer Europa zijn gasvoorraden opnieuw zal moeten aanvullen. Niemand kan garanderen dat de prijzen dan niet opnieuw zullen pieken.

Daardoor is het zoeken naar manieren om het gasverbruik in te perken. En dan komen **warmtenetten** in beeld.

Warmtenetten zijn, zeer concreet, grote leidingenstelsels die gevoed worden met een centrale energiebron. Zoals bij een klassieke centrale verwarming één stookketel een buizenetwerk voedt dat één huis verwarmt, zo verwarmt een warmtenet een hele woonwijk of bedrijf, of een groot gebouw zoals een school of een ziekenhuis.



62 procent van de warmtevraag in Vlaanderen kan voorzien worden door warmtenetten

Vlaams Instituut voor Technologisch Onderzoek in een studie uit 2015

De warmte in zo'n warmtenet kan van heel wat verschillende bronnen komen: een verbrandingsoven of dieper gelegen waterlagen, bijvoorbeeld. Maar een warmtenet kan ook gevoed worden op een meer traditionele manier, door gas te stoken.

In Vlaanderen liggen er momenteel 84 warmtenetten, blijkt uit cijfers van de Vlaamse energieregulator VREG (al telt de regulator ook tien scholen mee die hun gebouwen verwarmen met een warmtenet-achtige installatie).

Samen leverden die warmtenetten vorig jaar 1139 GWh aan warmte aan 6823 eindafnemers. Ter vergelijking: dat is ruim 2 procent van de warmte die in 2019 werd verbruikt <<https://publicaties.vlaanderen.be/view-file/40481>> om de Vlaamse woningen te verwarmen (47.712 GWh), zoals blijkt uit cijfers van het Vlaams Energie- en Klimaatagentschap.

Het Vlaams Instituut voor Technologisch Onderzoek (VITO) berekende <<https://www.energiesparen.be/sites/default/files/atoms/files/Warmte-Vlaanderen2015.pdf>> in 2015 dat tot 62 procent van de warmtevraag in Vlaanderen zou kunnen voorzien worden door warmtenetten, en dan vooral in dichtbebouwde gebieden en op industrieterreinen. Dat is warmte die niet alleen onze energie-onafhankelijkheid vergroot, doordat er niet meer gestookt wordt met (buitenlands) aardgas, maar die ook onze uitstoot van broeikasgassen mee kan helpen terugdringen.

Er is dus nog marge voor (veel) nieuwe warmtenetten. Alleen verloopt de ontwikkeling daarvan soms nog moeizaam, en sleept de potentiële klant ook soms nog met de voeten.

Kostprijs: 1 miljoen euro per kilometer

Eerst en vooral: hoeveel vraag je je klanten voor de warmte die je met zo'n warmtenet produceert? De **prijzen variëren sterk** van net tot net en van regio tot regio, en dat leidt tot wrevel bij de consumenten.

De krant De Tijd meldde <<https://www.tijd.be/dossiers/de-verdieping/als-de-oplossing-voor-de-piekende-energieprijzen-uit-een-buis-komt/10418083>> onlangs nog dat de jaarlijkse facturen uiteenlopen van minder dan 100 euro tot 1.000 euro. De meeste contracten zaten ergens tussen 300 en 600 euro.

"De kosten om een warmtenetwerk aan te leggen, variëren afhankelijk van de locatie en de gebruikte technologie. Er is de productiekost, die afhangt van installatie tot installatie." Sommige uitbaters van warmtenetten verbranden ook nog fossiele brandstoffen die ze moeten aankopen om de warmtevoorziening te garanderen. In het geval van het IVBO-warmtenet in Brugge is dat bijvoorbeeld aardgas, wanneer de verbrandingsoven niet werkt.

Hoe dat kan? Doordat geen enkel warmtenet hetzelfde is, legt Tom Prinzie uit. Hij is ondervoorzitter van de sectororganisatie Warmtenetwerk Vlaanderen, maar spreekt in eigen naam.

Ook de locatie kan de ontwikkelingsprijs doen oplopen. "Je moet soms een rivier over, een spoorweg openbreken..." En dan is er nog de duurste kostenpost van een warmtenet: het buizennetwerk zelf dat gelegd moet worden. "Reken daarvoor 1 miljoen euro per lopende kilometer."

Uitbaters van warmtenetten schrijven die kosten af in periodes van 20 tot 50 jaar, en rekenen die door in de factuur. Zo komt het dat gebruikers van oudere warmtenetten die al afgeschreven zijn, er vaak (veel) goedkoper vanaf komen dan een gebruiker die wil intekenen op een nieuw warmtenet.

Een warmtenetwerk leidt warmte van één centrale warmtebron via leidingen naar een woonwijk, een bedrijf of een groot gebouw.

Die gebruiker kijkt naar zijn factuur, en vraagt zich al eens af hoe het kan dat de kostprijs elders veel lager ligt.

Prinzie verwijst naar recente controverse rond een nieuw warmtenetwerk dat momenteel wordt aangelegd in Kuurne. "Daar is men de prijzen gaan vergelijken met de intercommunale warmtenetten in Brugge en Roeselare (*die beide gevoed worden door een afvalverbrandingsoven, red.*). Maar die netten liggen er al dertig jaar. Die zijn afgeschreven, terwijl ze er in Kuurne nog aan moeten beginnen. Daardoor liggen de prijzen daar hoger. Maar het blijft goedkoper dan aardgas."

Dat er in Kuurne ook enkel aansluitingen voorzien worden voor nieuwbouw en grote verbruikers, en niet voor bewoners van bestaande gebouwen, helpt ook niet om de installatiekost te spreiden en dus de facturen te drukken, stipt Prinzie nog aan. "Men vernieuwt er het gasnetwerk terwijl er net een nieuw warmtenet geïnstalleerd wordt."

Gasjojo

En dan is er nog een ander probleem. **Warmtenetverbruikers zien de prijzen op hun factuur vaak mee-jojoën met de prijzen op de internationale gasmarkt** – en dat terwijl het warmtenet vaak niet eens gestookt werd met aardgas.

Dat komt doordat veel uitbaters van zo'n warmtenet hun prijzen verbinden aan die op de traditionele energiemarkt. Gaat de gasprijs omhoog, dan laten ook zij hun prijzen stijgen. Meestal gaan ze dan uit van het principe dat hun consumenten niet méér mogen betalen dan verbruikers van gas. Dat is het zogenoemde NMDA-principe, of 'niet meer dan anders'.

Lang garandeerde die prijszetting lage facturen voor de gebruikers van warmtenetten, zolang de gasprijzen betrekkelijk laag stonden. Maar nu, middenin een energiecrisis, doet zich het omgekeerde effect voor. De extreme prijspieken liggen dan wel achter ons, op de Nederlandse gasbeurs TTF kostte één kilowattuur dinsdagnamiddag nog steeds 96 euro. Warmtenetgebruikers betalen net iets minder dan die extreem hoge gasprijzen, terwijl hun warmtenet niet altijd wordt gevoed met gas en de productiekosten (veel) lager liggen.

In Brugge reageerde de intercommunale IVBO alvast door een prijsvork in te stellen. Sinds begin dit jaar factureert IVBO aan particuliere verbruikers maximaal 84,7 euro per MWh, en minimaal 42,35 euro. Dat moet vermijden dat de prijzen op de factuur al te ver doorschieten.

"Wij vonden dat nodig vanuit sociaal oogpunt", zegt Monique Esquet, voorzitter van IVBO en ook Brugs schepen van Klimaat en Energie (CD&V). "We kunnen dat trouwens enkel garanderen doordat we ook enkele grootverbruikers hebben zoals het Sint-Jansziekenhuis. Voor die grootverbruikers geldt de prijsvork niet."

Toch ligt de maximumprijs van 84,7 euro nog altijd ver boven de werkelijke productieprijs voor een warmtenet.

Vóór de crisis lag die productieprijs op zo'n 25 tot 30 euro per megawattuur (terwijl aardgas toen verkocht werd aan 18 euro per megawattuur), schat Prinzie (Warmtenetwerk Vlaanderen). "Nu zal die productiekost iets gestegen zijn door de inflatie, tot ongeveer 40 à 45 euro", schat Prinzie.

In Kuurne wordt momenteel een nieuw warmtenetwerk aangelegd. Daar zijn geen aansluitingen voorzien voor al bestaande woningen, wat het moeilijker maakt om de facturen voor de verbruikers te drukken.

Dat maakt dat zulke intercommunales momenteel tientallen euro's winst zouden kunnen maken per geproduceerde kilowattuur. Toch nuanceert Prinzie dat. "Mij ga je niet horen zeggen dat intercommunales nu megawinsten maken met hun warmtenetten."

IVBO zelf benadrukt dat het oude leidingennetwerk binnenkort vernieuwd wordt. Dat zal een flinke duit kosten: 2 à 3 miljoen euro per kilometer. Ook dat geld moet natuurlijk ergens vandaan komen.

Futuristische gasboiler

Dit alles gaat natuurlijk op voor warmtenetten op basis van alternatieve warmtebronnen, zoals afvalovens of warmwaterlagen. **Maar er zijn ook warmtenetten die direct of indirect gestookt worden op, jawel, gas.**

Zo'n netwerk vind je bijvoorbeeld in Gent. Het stadsverwarmingsnet, met zijn 23 kilometer het langste warmtenet van België, wordt er gevoed met restwarmte van de Luminus-centrale. Die wekt elektriciteit op met gasmotoren. Die warmte is dus niet echt groen, maar wel duurzamer dan een individuele, klassieke CV-ketel. Volgens Luminus zelf zorgt het stadsnetwerk voor een besparing van 35 procent aan CO₂-uitstoot.

Het warmtenet dat Antwerpen-Zuid voedt, wordt zelfs rechtstreeks gevoed door een gasboiler. Aanvankelijk was het plan om ook dat net te voeden met restwarmte van een nieuw te bouwen ISVAG-verbrandingsoven, maar daartegen kwam heel wat protest. Uiteindelijk werd beslist om een (futuristisch uitziende) gasboiler te bouwen naast het nieuwe justitiepaleis. Zo'n warmtenet mag dan wel efficiënter zijn dan een klassieke gasketel, groen is het niet echt, en de eindverbruiker ondergaat net zo goed de schommelingen van de prijzen op de internationale gasmarkt.

Het warmtenetwerk van Antwerpen-Zuid wordt gevoed met een futuristische gasboiler.

Weg met 'niet meer dan anders'

Blijft de vraag: als zelfs een gasgestookt warmtenet efficiënter is dan een klassieke gasketel, en in het beste geval ook veel groener, waarom blijft het dan zo moeilijk om de Vlaming aan het warmtenet te krijgen?

Er is dus de kwestie van de prijzen die niet eenvormig genoeg zijn, erkent ook Prinzie. "De mensen vertrouwen warmtenetten niet omdat ze niet zeker zijn van de prijs." Daarom roept hij op om het 'niet meer dan anders'-principe los te laten. **"Wij zeggen: bereken de productiekost en tel daar een aanvaardbare winstmarge van 5 à 6 procent bij."**

Maar *elk voordeel heb z'n nadeel*. "Dan ga je er ook mee moeten leven dat je wat meer betaalt als de gasprijs weer heel laag staat."

Prinzie pleit ook voor een transparanter marktmodel, waarin duidelijk is op welke manier die productiekost berekend wordt en aan wie de klant uiteindelijk betaalt. Nu zit er tussen de producent van de warmte (de intercommunale die de verbrandingsoven uitbaat, bijvoorbeeld) en de eindverbruiker vaak nog een verdeler, zoals Fluvius. Dat is een restant van hoe de traditionele elektriciteitsvoorziening geregeld wordt, waarbij elektriciteit die in één grote centrale wordt geproduceerd tientallen kilometers ver moet worden getransporteerd. Maar het is minder logisch in het geval van warmtenetten, waar huizen aangesloten worden op een warmtebron die dicht in de buurt ligt.

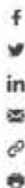
Haal die verdeler ertussenuit en laat alles regelen door de producent en de verbruiker, stelt Prinzie voor. "Dat was nu net het succes van warmtenetten in Scandinavië: dat het allemaal zeer lokaal gehouden wordt."

Alleen is dat een taak voor de politiek, en daar vlot het niet zo goed mee. "Keer op keer stellen we vanuit Warmtenetwerk Vlaanderen de vraag aan de regering om daarover te praten. Maar het is heel moeilijk om die kans te krijgen. Tot nu toe hebben we nog geen gesprek gekregen."

62 procent van Vlaanderen van warmte voorzien, zoals VITO ooit berekende? In principe kan het dus, maar het zal nog even duren voor het ooit misschien zover komt.

KORTRIJK / Samenleving

Kortrijk bedankt leerlingen die zwerfvuil opruimen



Redactie KW

20 oktober 2022, 14:41



De school De Lage Kouter en een twintigtal andere scholen in Kortrijk zijn een voorbeeld als het gaat over netheid. Ze doen mee aan zwerfvuillacties of initiatieven als Operatie Proper. Stad Kortrijk bedankte vandaag de leerlingen van De Lage Kouter tijdens een opruimactie.

De Lage Kouter, een school voor buitengewoon onderwijs, neemt al sinds 2017 deel aan Operatie Proper, een initiatief van de vereniging Moodmakers. Met Operatie Proper kan een school of jeugdvereniging een eigen traject op maat uitrollen voor een propere omgeving. De school krijgt hulp bij het opstellen van een actieplan, ondersteuning door middel van educatieve pakketten en opruimmateriaal (grijptangen, handschoenen, veiligheidshesjes,...) en ze wordt beloond voor de inspanningen. Naast de Lage Kouter nemen nog 18 Kortrijkse scholen deel aan Operatie Proper.

Maandelijks opruimactie en beurtroelsysteem

De Lage Kouter gaat maandelijks met een klas de strijd aan tegen zwerfvuil in de buurt van de Beekstraat en de Scheutistenlaan. De school ontving daarvoor de voorbije jaren al beloningen van onder meer 795 en 840 euro. Op de school zelf is er ook een beurtroelsysteem om dagelijks na elke speeltijd de speelplaats op te ruimen. Samen met 7 andere scholen vroeg De Lage Kouter ook al apart een zwerfvuillactie aan bij Imog. Ze krijgen dan materiaal om de buurt op te ruimen en het afval wordt opgehaald door Imog.

Burgemeester Ruth Vandenberghe, bevoegd voor Nette Stad, bracht de school op donderdag 20 oktober om 10.30 uur een bezoekje. Ze deed dat om een groep van tien leerlingen van het derde jaar schilder-decorateur en bouw die aan het opruimen waren persoonlijk te bedanken voor hun inzet.

Lees meer over: [Operatie Proper](#) [Ruth Vandenberghe](#)

Leerlingen vissen afval uit Leie en breken zelfs seizoensrecord

KORTRIJK/MENEN/
WAREGEM

Afval uit de Leie halen. Je moet er weinig moeite voor doen. De vzw Dokano haalde vrijdagmorgen in Kortrijk 79,5 kilogram afval uit het Leiewater. Donderdag was de vzw in Zulte actief, samen met leerlingen van VTI Waregem.

De vzw kreeg in Kortrijk hulp van leerlingen van het Provinciaal Technisch Instituut uit Kortrijk. Die gingen met de kano de Leie op. De leerlingen leken opvallend milieubewust. Jasper Vancoillie (15) uit Menen is zelfs niet aan zijn proefstuk toe. "Ik weet waarom ik hieraan deelneem. Afval laten slingeren is gewoon niet oké. Ik vind onze natuur mooi en ik wil dat het zo blijft. In mijn Menense omgeving ga ik vaak zelf afval opruimen met mijn gocart."

In een mum van tijd zijn een au-



De buit van de leerlingen van PTI Kortrijk is opvallend groot na amper één uur afval uit de Leie halen. © LOH

toband, potten, flessen en allerlei ander afval uit de Leie gehaald. "Onze vzw wil minder afval in het water en meer gedragsverandering om afval te voorkomen", legt Hans Marly (41) van de Gentse vzw Dokano uit. "Deze vijfste-

dentocht is onze seizoensafsluiter, waarbij we voor het eerst in de vijf steden Gent, Deinze, Waregem, Kortrijk en Menen het Schoon Water Project ontplooiën. We doen dat in samenwerking met lokale scholen, kano-



Leerlingen van het VTI Waregem haalden in twee uur tijd 100 kilo afval uit de Leie in Zulte. © IF

clubs, de lokale overheden en de Vlaamse Waterweg."

Leerlingen van het VTI Waregem visten donderdag honderd kilo afval uit de Leie in Zulte. "Twee uur lang hebben onze leerlingen samen met hun leer-

kracht op de Leie gezocht naar afval", zegt pedagogisch directeur Luc Dekiere. "De klas slaagde erin het seizoensrecord te breken: ze haalde honderd kilo afval uit het water, waaronder een oude palingfuij." (VKK, KVO)