

Geen vergunning voor warmtekrachtkoppeling in Noorderkempen

# Tuinders lijden onder stop op groene stroom

Eandis geeft toe dat zijn elektriciteitsnet niet zwaar genoeg is om er bijkomende warmtekrachtkoppelingcentrales op aan te sluiten. Vooral in de Noorderkempen zijn er problemen met het netwerk. Er worden geen vergunningen meer gegeven voor dergelijke centrales. De tuinbouwbedrijven zijn daarvan de dupe.

De distributienetten zijn niet opgewassen tegen de explosieve toename van de productie van groene stroom. Het distributienetbedrijf Eandis vraagt de overheden om de voor- en nadelen van een aantal maatregelen goed te onderzoeken. In Hoogstraten zijn er zo'n twintig warmtekrachtkoppelinginstallaties in gebruik, vooral bij tuinders. De totale capaciteit van deze installaties schommelt rond de 100 megawatt en binnenkort zal Thenergo nog een bio-energie-installatie bouwen met een vermogen tussen 6,5 en 25 megawatt. Volgens Eandis moet het distributienet daarom zwaar versterkt worden. Het huidige net kan deze capaciteit niet aan. Het gaat over een investering van tientallen miljoenen euro. Er wordt gezocht naar een alternatieve oplossing, maar ondertussen blijven de problemen. Tuinder Herman Adams uit Meer (Hoogstraten) werd als



Ad Kersemans uit Merksplas is een van de gelukkigen die wél een vergunning voor een warmtekrachtkoppeling heeft. Foto Mia UYDENS

eerste een vergunning geweigerd. "Dit is een probleem voor de hele tuinbouwsector in de Noorderkempen", zegt hij. "Door de hoge energieprijzen gingen we in de tuinbouw op zoek naar een goedkopere productiemethode. Met de warmtekrachtkoppeling hebben we die gevonden. Een gasmotor levert elektriciteit, de geproduceerde warmte wordt gebruikt in de serres en de rookgassen worden als bouwstof voor de planten gebruikt. Het is duurzaam en milieuvriendelijk, en dus interessant. Een tuin-

bouwbedrijf met een warmtekrachtkoppelinginstallatie kan de energiekosten met 30 tot 40 procent drukken."

## Concurrentie

"Maar nu zitten we in de Noorderkempen, en stilaan ook in Mechelen, in de knoei omdat het net deze bijkomende elektriciteit niet aankan. Niemand kon natuurlijk voorspellen dat de energiekosten zo erg de pan zouden uit swingen, maar er moet heel snel gehandeld worden of dit is de doodsteek voor

heel wat van onze bedrijven. In Nederland is het net wel voorzien op de reststroom van de glastuinbouwbedrijven. Negentig procent van die bedrijven is uitgerust met warmtekrachtkoppeling. Dat betekent dat onze concurrentiepositie fel verzwakt. De weigering van deze aanvraag betekent voor mijn bedrijf in ieder geval een flinke rem op de toekomstplannen." Tomatenteler Ad Kersemans uit Merksplas heeft wél een warmtekrachtkoppeling in zijn bedrijf. "Dat systeem is in een

modern glastuinbouwbedrijf onontbeerlijk om de energieprijzen te drukken en concurrentieel te blijven tegenover het buitenland", zegt hij. De tuinbouwbedrijven die wel over een warmtekrachtkoppeling beschikken, moesten daarvoor zwaar investeren. Het gaat om een miljoen euro. Het bedrijf moet ook de leidingen naar de hoogspanningscabine betalen. Maar de hoge energieprijzen zorgen ervoor dat de zware investering in groene stroom wel de moeite loont. André OOMEN

# Rotterdam vraagt meer CO<sub>2</sub>

Terwijl iedereen probeert CO<sub>2</sub> tegen te gaan, wil Rotterdam het juist massaal binnenhalen. Rotterdam wil het kloppend hart van de CO<sub>2</sub>-stromen in Europa worden.

De Nederlandse havenstad heeft plannen om het broeikasgas met pijpleidingen in te voeren uit Antwerpen en het Ruhrgebied. Dan zou het doorgesluisd moeten worden naar lege gasvelden in de Noordzee of elders. "Alle omstandigheden zijn gunstig", zegt Ger van Tongeren, senior advisor van het organiserende Rotterdam Climate Initiative en oud-directeur van het Havenbedrijf Rotterdam. Het idee ontstond toen de grote energiecentrales in Rotterdam hun CO<sub>2</sub> tegen betaling kwijt moesten. Een deel van het broeikasgas gaat al naar kassen in het Westland en rond Bleiswijk, waar ze de plan-

ten harder laten groeien. Met de komst van een kolencentrale op de Tweede Maasvlakte zal een deel van het Rotterdamse CO<sub>2</sub> naar een leeg gasveld gaan in de Noordzee. Rotterdam injecteert de komende 25 jaar naar schatting 500 megaton CO<sub>2</sub> in het veld, dat een capaciteit heeft van 700 megaton.

## Pijpleiding

Anderen willen misschien wel betalen om zo ook hun CO<sub>2</sub> kwijt te raken, dacht men in Rotterdam. Het opvangen en afvoeren van CO<sub>2</sub> bespaart bedrijven immers veel dure emissierechten. Zo is er nu een plan voor een pijpleiding naar Rotterdam vanuit Antwerpen, waar grote chemische fabrieken staan als BASF. Die pijp is gepland voor de jaren 2012-2015. "We kijken ook naar het Ruhrge-

bied. Die fabrieken daar kunnen hun CO<sub>2</sub> nu nergens opslaan", weet Van Tongeren. "Er is een enorme markt, zeker nu de prijs voor CO<sub>2</sub>-emissies stijgt." Als het gasveld in de Noordzee vol raakt met CO<sub>2</sub>, komen andere gasvelden in beeld. Het Rotterdam Climate Initiative kijkt daarvoor naar de Noord-Nederlandse velden, waaronder Slochteren. De velden zijn tezamen met 8600 megaton capaciteit zo enorm groot, dat ze voor tientallen jaren CO<sub>2</sub>-uitstoot kunnen opvangen.

"Groot voordeel van de opslag in Slochteren is dat de grond er dan niet meer verzakt, zoals nu gebeurt", argumenteert Van Tongeren. Het leggen van al die CO<sub>2</sub>-buizen door Nederland is geen probleem, verwacht Van Tongeren. Volgens hem gaat het om dunne buizen. "Een CO<sub>2</sub>-buis van Rot-



Alle CO<sub>2</sub>-uitstoot van Antwerpen en het Ruhrgebied is welkom in Rotterdam. GVA-foto Arlette STUBBE

terdam naar Slochteren kan gewoon naast de gasbuis die er al ligt, de andere kant op." Het Rotterdam Climate Initiative heeft oud-premier en stadgenoot Ruud Lubbers bereid gevonden om de ideeën in de praktijk te helpen brengen. Lubbers pro-

beert onder meer om Europese erkenning te verwerven voor het project. Het Rotterdamse opvang- en opslagplan maakt goede kans om een van de tien EU-proefprojecten te worden, meent Van Tongeren.

# Vliegtuigbouwers met vertraging

Boeing en Airbus hebben productie niet meer in eigen handen

Het bouwen van een nieuw verkeersvliegtuig kan zelfs voor een grote onderneming levensgevaarlijk zijn. Enorme vertragingen dreigen, extra kosten en schadeclaims van boze klanten volgen. Airbus heeft dat ervaren met zijn A380, Boeing met zijn 787 Dreamliner. Beide firma's hebben hun productie niet meer in eigen handen.

"Dat er bij de bouw van een nieuw vliegtuig vertraging optreedt, is niet zo erg", zegt Dik Verduijn van het Nederlands Instituut voor Vliegtuigontwikkeling en Ruimtevaart. "De eerste klanten houden daar rekening mee en bedingen daarom korting op de prijs. Veel vervelender is als vertraging op vertraging moet worden gemeld. Dat doet afbreuk aan het vertrouwen in het bedrijf om problemen op te lossen. Bovendien beginnen de luchtvaartmaatschappijen dan wel schadevergoedingen te eisen, omdat zij meer extra kosten moeten maken dan verrekend was in de kortingen." Dik Verduijn reageert op de melding van Boeing vorige week dat de eerste aflevering van het nieuwe vlaggenschip, de 787 Dreamliner, voor de derde keer moet worden uitgesteld. De eerste proefvlucht is verschoven van september 2007 naar eind dit jaar. Het eerste toe-

stel rolt nu - hoopt men - de fabriekshal uit in het eerste kwartaal van 2009. In dat hele jaar wil Boeing 25 toestellen afleveren, tegen een aanvankelijke verwachting van 109. Verduijn: "Boeing heeft twee problemen. In de eerste plaats is de 787 een toestel op basis van nieuwe technologie en materialen. Recentelijk is gebleken dat het hoofdonderdeel van de romp, de centre wing box, gemaakt van koolstof in plaats van aluminium niet goed was. In dit onderdeel komen vleugels en landingsgestel samen, daar worden de zwaarste krachten uitgeoefend. Het aanvankelijke ontwerp bleek die niet te kunnen hebben." Maar het tweede probleem is structureel en deed zich ook voor bij de tweedekker A380 van Airbus. Vliegtuigfabrieken zijn allang geen complete bouwers meer, maar zogenaamde large scale integrators.

Zij maken ontwerpen, en besteden ontwikkeling en fabricage daarvan uit aan onderaannemers, ook in het buitenland. Op de eindlijn van de fabriek worden alle componenten (rompdelen, vleugels, motoren, elektronica) samengevoegd tot één geheel. Net daar knelt het schoentje. Want alles moet in elkaar passen en dat lukt niet steeds. Bij de A380 bijvoorbeeld: in de passagierscabine bleken de honderden kilometers lange kabels voor licht, televisie, radio, telefoon, etcetera, verwerkt in polsdikke kabelbomen, niet passend in de bevestigingspunten van de stoelen. Airbus werd nogal uitgelachen door Boeing. Een bedrijf dat bouwt in Frankrijk, Duitsland en Engeland en alles heen en weer laat reizen vóór de eindassemblage in Toulouse, loopt risico's. Maar, zegt Verduijn, Boeing heeft nu hetzelfde probleem. "Feit is dat geen enkel bedrijf meer in staat is in zijn eentje een groot nieuw vliegtuig te ontwerpen, te ontwikkelen en te bouwen. Er moet externe hulp worden verkregen, ook van buiten de lands- en zelfs continentsgrenzen. Die risico's zijn tot nu toe ernstig onderschat." GPD



Een vliegtuig in aanbouw. Voor het eindproduct moeten de bouwers een beroep doen op verschillende firma's. Foto EPA

## Overlijdensberichten

Met droefheid brengen wij U in kennis, die te snel van ons is heengegaan.

DE HEER

**Mathias Henry Jules VALENTIJN**

WEDUWNAAR VAN MEVROUW STEYLAERTS

geboren te 's Hertogenbosch op 13 april 1953, overleden te Antwerpen op 3 april 2008.

Familie, vrienden en kennissen kunnen de afscheidsceremonie na de crematie bijwonen in het crematorium, hock Jules Moretuslei en Legeerstraat te Wilrijk op donderdag 17 april 2008, omstreeks 13.45 uur. Correspondentieadres: De Cock, De Bruynlaan 177, 2660 Hoboken.

Firma Louis De Cock nv - Begrafenisonderneming - De Bruynlaan 177 - 2660 Hoboken - Tel. info: 03-827 34 77 - www.firmadecock.be Job080145564.01



In de vrede van de Heer is zacht ontslapen

**Roza MERTENS**

WEDUWE VAN JOS VAN LAER

geboren te Beerse op 2 september 1925 en er in home Heerbege overleden op 9 april 2008.

Dit melden u:

Arnold en Rien DE BAERDEMAEKER - VAN LAER en kinderen Herman VAN LAER (+) en Annette DE GROOT en kinderen Eric en Carine VAN LAER - VAN GOUBERGEN en kinderen Dirk VAN LAER en kinderen Luc en An RAEVES - VAN LAER en kinderen

haar kinderen en kleinkinderen.

Wij nodigen u uit om, samen met ons, deel te nemen aan de uitvaartplechtigheid op donderdag 17 april 2008 te 10.00 uur in de Sint-Lambertuskerk op het Kerklein te Beerse gevolgd door de teraafbestelling op de begraafplaats in de Beekakkersstraat.

Samenkomst en gelegenheid tot groeten in de kerk vanaf 9.40 uur.

De gebedswake heeft plaats op woensdag 16 april 2008 te 19 uur in dezelfde kerk.

Rouwadres: Turnhoutseweg 59, 2340 Beerse Job080145559.01  
Begrafenis Jef Sneyders bvba - Beekakkersstraat 17 - 2340 Beerse - Tel. 014-61 12 56 - e-mail: jef.sneyders@skynet.be



De familie verzoekt ons het overlijden te melden van

MEVROUW

**Maria VAN HOOFF**

ECHTGENOTE VAN DE HEER Gaston MERTENS

Geboren te Hoevenen op 4 juli 1930 en overleden te Merksem in het RVT Melgshof op 10 april 2008

De uitvaartdienst zal worden gehouden op donderdag 17 april 2008 om 10.00 uur in de parochiekerk van Sint-Jan-Baptist te Berendrecht gevolgd door teraafbestelling op de begraafplaats aldaar.

Samenkomst en gelegenheid tot groeten in de kerk vanaf 9.40 uur.

U hebt de gelegenheid een laatste groet te brengen in het rouwcentrum P. Groffen, Monnikenholstraat 87 te Berendrecht op woensdag 16 april van 19.30 uur tot 20.00 uur.

Vrienden en kennissen die bij vergetelheid geen rouwbrief hebben ontvangen worden hiermede uitgenodigd.

Monnikenholstraat 267, 2040 Berendrecht, Antwerpen. Job080145565.01  
Uitvaartverzorging P. Groffen - Berendrecht - Tel. 03-568 63 37

# Lees 'm!

Jan Schepens gefascineerd door wetenschap:

"Ik was een ramp in fysica"

Uit eten met | Stany Crets



# jet!

magazine

Jet magazine, deze week in 460.275 brievenbussen.