Vlaams Parlement

stuk **2485** (2013-2014) – Nr. 1
ingediend op 5 maart 2014 (2013-2014)

# Gedachtewisseling

# over het ARGUS-rapport ‘Energie voor morgen’

## Verslag

namens de Commissie voor Woonbeleid, Stedelijk Beleid en Energie
uitgebracht door mevrouw Griet Coppé

verzendcode: WON

*Samenstelling van de commissie:*

*Voorzitter:* de heer Jan Penris.

*Vaste leden:*
de dames Caroline Bastiaens, Griet Coppé, Veerle Heeren, de heer Veli Yüksel;
de heer Jan Penris, mevrouw Marleen Van den Eynde, de heer Wim Wienen;
de dames Mercedes Van Volcem, Khadija Zamouri;
mevrouw Michèle Hostekint, de heer Bart Martens;
de heer Marc Hendrickx, mevrouw Liesbeth Homans;
mevrouw Patricia De Waele;
mevrouw Mieke Vogels.

*Plaatsvervangers:*
de heer Robrecht Bothuyne, mevrouw Sonja Claes, de heer Dirk de Kort, mevrouw Valerie Taeldeman;
de heer Frank Creyelman, mevrouw Katleen Martens, de heer Christian Verougstraete;
de dames Irina De Knop, Vera Van der Borght;
mevrouw Else De Wachter, de heer Patrick Janssens;
de heer Bart De Wever, mevrouw Goedele Vermeiren;
de heer Peter Reekmans;
de heer Hermes Sanctorum.

INHOUD

I. Toelichting ..... 4
1. Het elektriciteitssysteem ..... 5
2. De industriële energiebehoefte ..... 6
3. De huishoudelijke warmtevraag ..... 6
4. Energie en mobiliteit ..... 7
II. Bespreking ..... 8
Gebruikte afkortingen ..... 12

Op donderdag 13 februari 2014 wisselde de Commissie voor Woonbeleid, Stedelijk Beleid en Energie van gedachten over het ARGUS-rapport 'Energie voor morgen' met de heer Jan Turf, redacteur van het rapport, en de heer Luc Bonte, bestuurder van ARGUS.

## I. TOELICHTING

De heer *Luc Bonte*, bestuurder van ARGUS, legt uit dat ARGUS het milieupunt van KBC en Cera is. Het is echter een onafhankelijk orgaan met een heterogene raad van bestuur. Twee jaar geleden ontstond in de raad van bestuur het plan om in Vlaanderen een ruim debat op gang te brengen over de duurzame toekomst van ons energiesysteem, waarover de opinies erg uiteenlopen. De vraag is of daarvoor een oplossing bestaat. Alleszins was er behoefte aan meer transparantie in dit thema. ARGUS heeft zijn energiedebat een ruimere context dan alleen Vlaanderen meegegeven.

De uitdagingen voor de verduurzaming van het energiesysteem zijn niet zozeer technologisch als maatschappelijk en politiek. Op korte termijn zijn duidelijke beleidskeuzes nodig. Bovendien moeten die getuigen van een langetermijnstrategie die de politieke partijen en opeenvolgende regeringen overstijgt. Plannen voor de duur van slechts één regeerperiode brengen geen soelaas voor een zo ingewikkeld probleem. Zoiets veronderstelt een maatschappelijke en politieke consensus met het oog op een nieuw energiepact.

Het rapport 'Energie voor morgen – Krijtlijnen voor een duurzaam energiesysteem' vormt de output van twee jaar werken, dialoog en stakeholderoverleg.

De heer *Jan Turf*, zaakvoerder van About Society, deelt mee dat de initiatiefnemers in september 2013 na een proces van twee jaar hun rapport hebben voorgesteld op een conferentie met ongeveer 200 aanwezigen met heel diverse achtergronden.

ARGUS heeft geen cijferrapport maar een kwalitatieve studie uitgebracht. Aan de basis liggen de kennis, het inzicht en het gezonde verstand van de indrukwekkende groep mensen met belangen en/of expertise in technologie, energieproductie, energiebeheer, universiteiten, sociale en ecologische organisaties enzovoort. Allen kregen ze de vraag naar de heersende tendensen in energieland en de link daarvan met de uitdagingen, namelijk:
– op klimaatvlak het streven naar een koolstofarme economie en samenleving;
– op geopolitiek vlak minder economische afhankelijkheid voor Europa, en bevoorradingszekerheid in Europa, België en Vlaanderen;
– op systeemvlak een verstandige vernieuwing van ons huidige elektriciteitssysteem, dat is geconcipieerd op basis van de samenleving en economie van de jaren zeventig en bijgevolg naast materieel verouderd ook structureel onaangepast is.

Hierdoor heeft het rapport een breed onderbouwd inzicht opgeleverd in de huidige situatie en potentiële ontwikkelingen van ons energiesysteem. Het levert een basis voor een breed gedragen energiebeleid.

Het kader was het binnenlandse energiegebruik in Vlaanderen, gebaseerd op EMIS 2011, waarvan de cijfers in november 2012 zijn geactualiseerd.

Het rapport werd opgedeeld in vier domeinen:
– het elektriciteitssysteem;
– de industriële energiebehoefte;
– de huishoudelijke warmtevraag;
– energie en mobiliteit.

Het gaat over soms gescheiden en soms overlappende systemen, verduidelijkt de heer Turf.

## 1. Het elektriciteitssysteem

Het elektriciteitssysteem staat maar in voor 20 percent van de energievraag in Vlaanderen, maar dat aandeel zal toenemen in de toekomst. De spreker onderscheidt enkele tendensen.

Een eerste tendens is de decentralisering van de elektriciteitsopwekking, die evenwel niet naar 100 percent decentrale opwekking zal leiden. Er komen meer prosumenten, die zowel consumeren als produceren.

Ten tweede doet zich een verschuiving van fossiele en nucleaire naar hernieuwbare opwekking voor, zij het niet voor 100 percent.

Wat minder aandacht gaat doorgaans naar de nochtans belangrijke vervanging van onze nationale elektriciteitsmarkt door een geïntegreerde West-Europese markt sinds 2011, waarvan naast België ook Frankrijk, Duitsland, Luxemburg, Nederland en Oostenrijk deel uitmaken. Sinds februari 2014 – dus nog na het uitbrengen van het rapport – is die integratie uitgebreid met het Verenigd Koninkrijk, Scandinavië inclusief niet-EU-land Noorwegen, de Baltische staten en Polen. Deze geïntegreerde markt dekt 75 percent van de Europese elektriciteitsmarkt. Cruciaal daarin is de invoering van 'implicit auctioning' in 2011, de gelijktijdige verhandeling van stroom en het transport daarvan. Dit principe heeft de internationale marktintegratie een nieuw elan gegeven, onder andere door prijzen die meer in elkaars richting evolueren.

Wat de uitdagingen betreft, daarin wil de heer Turf zich vandaag focussen op het aspect leveringszekerheid, dat overigens niet te verwarren is met bevoorradingszekerheid. Leveringszekerheid speelt zich af op het niveau van gezinnen en bedrijven, bevoorradingszekerheid op het niveaus van regio's. Leveringszekerheid is een strikte voorwaarde voor een duurzaam energiesysteem en vormt bovendien de sleutel van integratie van economie en ecologie. Zonder leveringszekerheid krijgt men een economisch deficit, en zonder een duurzame weg daarheen is het deficit ecologisch.

Het traditionele nationale elektriciteitssysteem vertrok van een 'base load': een constante elektriciteitsproductie uit één of enkele bronnen. In België vormde de nucleaire capaciteit die basis. Daarbovenop kon afhankelijk van de vraag elektriciteit worden geproduceerd in moduleerbare centrales. Dit schema is echter voorbijgestreefd. De toekomstige base load – als die term op zich al niet achterhaald is – zal bestaan uit duizenden intermitterende en onderling verbonden hernieuwbare bronnen over wellicht heel Europa. Elke bron op zichzelf is afhankelijk van de omstandigheden, maar het geheel is stabiel daar in Europa wel altijd genoeg zon of wind is.

Op dit moment volstaat die productie uit hernieuwbare bronnen nog niet voor alle wenselijke, maatschappelijke en economische activiteiten. Dat wordt pas mogelijk mits inzet op vier elementen:
– uitbreiding van de geïntegreerde markt naar het zuiden, met het oog op meer toegang tot zonne-energie;
– groeiende opslagcapaciteit in bij voorkeur bergachtig gebied – op dat vlak heeft de Noorse toetreding gezien de fjorden een enorme capaciteitsverhoging opgeleverd –, en mee mogelijk gemaakt door technologische innovatie;
– de verdere groei van centraal en decentraal opgewekte hernieuwbare energie;
– een goed doordacht systeem van back-upcentrales dat steeds in staat is de eventuele hiaten tussen aanbod en vraag te dichten.

Met drie van de vier voorwaarden gaat het de goede richting uit, vervolgt de heer Turf. Het zwakke punt blijft de back-upcapaciteit. Daarvoor zijn soepel inzetbare, vooral gas-

gestookte centrales nodig. Op dit moment houden de meeste landen hun eigen back-upsystemen in stand. Met hun 'capacity renumeration mechanisms' steunen nationale staten elk afzonderlijk hun energieproducenten om voldoende reservecapaciteit ter beschikking te houden. In een geïntegreerd systeem is die werkwijze anachronistisch wegens veel te duur vergeleken met een geïntegreerde benadering. Vandaar de nood aan doordacht geplande reservecapaciteit, die voldoende uren per jaar kan draaien om de investering te verantwoorden. Volgens de modellen zijn geen subsidies nodig als die installaties 50 percent van de tijd produceren.

Samengevat is het systeem van de toekomst een soepel Europees geïntegreerd systeem op basis van voornamelijk intermittente – zowel centrale als decentrale – hernieuwbare bronnen, gekoppeld aan geïntegreerde opslagcapaciteit en een oordeelkundig net van rendabele back-upcentrales, dat de leveringszekerheid voor alle maatschappelijk en economisch wenselijke activiteiten verzekert.

## 2. De industriële energiebehoefte

Op basis van de energiebehoefte kan men de industrie indelen in totaal verschillende blokken: enerzijds de energie-intensieve industrie zoals chemie, staal enzovoort, en anderzijds al de rest. De energie-intensieve industrie geeft blijk van een groot energiebewustzijn en van een doorgedreven energie-efficiëntie in de productie. De marge voor verbetering van haar energie-efficiëntie is veeleer beperkt, ruwweg 10 percent binnen de huidige technologie. Alternatieve technologieën die een verdere efficiëntiewinst zouden opleveren, zijn niet eenvoudig op korte termijn te ontwikkelen. Bij niet-energie-intensieve bedrijven valt daarentegen 20 tot 50 percent efficiëntiewinst te rapen.

Voor de twee clusters is een verschillend beleid aangewezen. Het ARGUS-rapport pleit alvast voor het behoud van de energie-intensieve industrie. Ze vormt mede de basis voor onze welvaart. Op ecologisch vlak zou een eventuele delokalisatie niets opleveren, gezien de wereldwijde context van de $CO_2$-uitstoot. Het toekomstige beleid moet erop gericht zijn deze industrieën hier te houden. Gezien de internationale concurrentiepositie van onze bedrijven moeten ze dezelfde bescherming krijgen als gelijkaardige industrieën in de buurlanden. Dit koppelen de auteurs van het rapport aan een 'new deal' tussen industrie en samenleving. Daarbij engageert de industrie zich, in ruil voor de vrijstellingen, voort op het pad van de energie-efficiëntie. Op termijn heeft ze daar trouwens de baat van een versterkte concurrentiepositie bij.

De spreker onderscheidt drie prioritaire werven voor het industriële energiebeleid:
– maak werk van de energie-efficiëntie in de niet-intensieve industrie;
– koppel de elektriciteitskost aan de industriële efficiëntie;
– zorg voor een beter 'demand side' management, dat de dure elektriciteitspieken helpt afpieken.

## 3. De huishoudelijke warmtevraag

Het derde deel van het rapport gaat over de huishoudelijke warmtevraag. Ruim een kwart van het Vlaamse energetische eindverbruik gaat naar huishoudelijke verwarming en sanitair. Hier ligt een groot potentieel voor reductie. Europa legt vanaf 2021 voor nieuwbouw BEN als norm op. Maar ARGUS wijst op het risico van de discrepantie in energieprestaties tussen nieuwbouw en bestaande gebouwen. Wie zich nieuwbouw kan veroorloven, zal zijn energieverbruik aardig kunnen beperken, in tegenstelling tot gezinnen die het uit arren moede met veel minder energie-efficiënte huisvesting moeten stellen.

Het rapport pleit voor een driesporenbeleid dat overeenkomt met drie types bewoners. Voor wie zich nieuwbouw of totaalrenovatie kan veroorloven, gelden de Europese BEN-normen. Deze mensen kunnen op eigen kracht verder en verdienen het geïnvesteerde geld binnen een redelijke termijn terug. De tweede categorie kan een bestaande woning aanschaffen maar niet grondig renoveren. Het risico is dat ze opteren voor halve renovatie, die verhoudingsgewijs weinig rendeert. De overheid moet deze groep via ondersteuning in de richting van echt energie-efficiënte oplossingen sturen. Alternatieve financiële producten horen tot dit beleid. De derde groep, onderaan de maatschappelijke ladder, kan zich helemaal geen eigen woning veroorloven en is aangewezen op de huurmarkt of de sector van de sociale woningen. Om de energiearmoedeval te vermijden zal Vlaanderen meer werk moeten maken van sociale woningbouw, waar bovendien eveneens de BEN-norm moeten gelden.

Renovatie is aan de orde en moet grondig zijn. Het is soms beter woningen af te breken en te vervangen dan te blijven investeren in halfslachtige renovatie. Deze aanpak kan soms worden gecombineerd met stadsvernieuwingsprojecten.

Ook dit deelrapport bakent werven af:
– bestrijding van energie-armoede;
– grondige renovatie van het woningpark;
– nieuwe vormen van financiering;
– een stedelijk beleid gericht op warmtenetten.

**4. Energie en mobiliteit**

Door de complexiteit van het onderwerp graaft het ARGUS-rapport wat minder diep in het mobiliteitsprobleem dan in de onderwerpen van de andere deelrapporten. Mobiliteitsenergie rechtvaardigt immers een studierapport op zich, maar daar onze mobiliteit een vijfde van het energetische eindverbruik voor zijn rekening neemt, heeft ze onvermijdelijk een plaats in dit rapport.

In de personenmobiliteit is de tendens nog steeds een stijgend autogebruik, zij het minder steil dan vroeger. Op technologisch vlak kent elektrische mobiliteit een doorbraak, die zich momenteel vooral manifesteert in elektrisch fietsen. De doorbraak van de elektrische auto is pas in het komende decennium te verwachten.

De verkavelingstendens van de jongste decennia heeft de mobiliteitsvraag in Vlaanderen sterk doen aangroeien. Eenvoudige oplossingen zijn niet voorhanden. Het rapport pleit voor meer voor- en randstedelijk openbaar vervoer en een beter fietswegennetwerk, daar specifieke verbindingen tussen stad en rand in verhouding de meeste automobiliteit genereren. Woon-werkverkeer tussen steden verloopt voor een groot deel met openbaar vervoer, en binnen de stad met zowel openbaar vervoer als de fiets.

De spreker vermeldt de volgende werven, met betrekking tot zowel het personen- en vrachtvervoer als de technologie en organisatie:
– minder gemotoriseerde personenkilometers, te bereiken via diverse instrumenten, van betere ruimtelijke ordening tot rekeningrijden;
– meer aandacht voor het randstedelijke verkeer;
– de overgang naar elektrische mobiliteit stimuleren;
– gerationaliseerd vrachtvervoer.

Wat laatstgenoemde werf betreft, wijst de spreker op een belangrijk onaangeboord potentieel bij de logistieke sector om het goederentransport te rationaliseren. Alleen al het vermijden van lege transporten kan een grote stap vooruit opleveren, maar de economische incentives zijn blijkbaar nog niet sterk genoeg.

## II. BESPREKING

De heer *Marc Hendrickx* vraagt meer uitleg bij de mogelijkheden van de overheid om de energie-efficiëntie in de niet-intensieve industrie te stimuleren.

Een bestaat al een overeenkomst tussen de energie-intensieve industrie en de samenleving. Hoe evalueren de sprekers de huidige overeenkomst en waarin verschilt die van de new deal in het rapport?

Hoe duurzaam is de overgang naar elektrische auto's die het rapport wenselijk vindt? Het merendeel van onze elektriciteitsproductie komt nog altijd uit fossiele en nucleaire bronnen, en met ons reliëf en ruimtelijke ordening is er niet meteen veel uitzicht op verandering. Toch leeft bij wie elektrisch rijdt, doorgaans het gevoel dat hij ecologisch rijdt. Is dat geen illusie?

Wat de eerste vraag betreft, ziet de heer *Jan Turf* heel wat potentieel in een sensibilisering van de niet-intensieve industrie. Vanaf de aanvraag van een energiescan door een bedrijf, is het doorgaans op weg naar maatregelen die zijn energieconsumptie direct met 20 percent zullen reduceren. Die energiescans moet de overheid dus promoten. Als bedrijven de mogelijkheden van meer energie-efficiëntie zien, zullen ze niet nalaten hun concurrentiepositie daarmee te verbeteren. De beschikbare cijfers bevatten nog geen impact van de hedendaagse verlichtingstechnologie, die een enorm potentieel biedt. Een studie heeft voor het machinepark binnen de huidige technologieën een energiebesparingspotentieel van ruim 10 percent berekend. De rol van de overheid ligt in het sensibiliseren en stimuleren. Naast betere technologie kan de overheid misschien ook alternatieve financiële producten stimuleren: een 'third party financing' voor grotere investeringen. Van verplichtingen verwacht de heer Turf minder heil daar die het draagvlak zouden verkleinen.

De new deal is niet bedoeld als kritiek op de bestaande situatie. Er bestaat inderdaad al een transfer van gezinnen naar de industrie. Gezinnen hebben hogere energieprijzen betaald dan in de buurlanden, maar daardoor hebben we energie-intensieve energie kunnen aantrekken en laten bijdragen aan de welvaart. Fundamenteel zal een new deal niet veel veranderen, maar een pleidooi voor meer transparantie is wel op zijn plaats. Toen de afspraken gemaakt zijn, was de burger nog niet zo mondig, maar dit gebrek aan transparantie handhaven kan nu problemen opleveren. Het komt erop aan de new deal onderdeel te maken van een pact dat alle maatschappelijke actoren betrekt, en dat tegenover het verlies aan de ene kant een veel grotere winst aan de andere kant in het vooruitzicht stelt.

Bij ongewijzigde elektriciteitsproductie zal de elektrische auto inderdaad maar in beperkte mate een verduurzaming in de hand werken. Het pleidooi voor elektrische mobiliteit is dan ook ingegeven door de huidige ontwikkeling van een Europees geïntegreerd systeem op basis van vooral hernieuwbare en koolstofarme elektriciteitsproductie. Indien de auto's intussen op fossiele brandstof blijven rijden, zal de mobiliteit niet mee verduurzamen.

Mevrouw *Karin Brouwers* vindt het rapport een uitstekende voorbereiding van beleid op lange termijn. In de praktijk blijkt rekeningrijden voor personenwagens nogal onpopulair, wat het commissielid deels wijt aan het feit dat niet iedereen perfect op de hoogte is.

Aan het rapport hebben weinig mensen met een mobiliteitsachtergrond meegewerkt en bijvoorbeeld niemand van De Lijn of de NMBS. Mevrouw Brouwers staat open voor de suggestie van een apart rapport over energie en mobiliteit.

Meer aandacht voor randstedelijke mobiliteit is een prima idee, maar het memorandum van De Lijn pleit net voor meer investeringen in puur stedelijk gebied. Is dat geen hiaat in

haar beleid? Voor verre dorpen zijn misschien andere oplossingen denkbaar, maar juist in de rand van steden is de keuze voor de auto erg nadrukkelijk en zou meer openbaar vervoer aangewezen zijn. Mevrouw Brouwers raadt de onderzoekers aan om samen te werken met de mensen die dit op het terrein moeten waarmaken, in casu De Lijn en de NMBS.

Wat het vrachtvervoer betreft, peilt het commissielid naar de energiesituatie van de binnenvaart en de mogelijkheid om deze milieuvriendelijker te maken.

De heer *Jan Turf* erkent dat de transportsector niet voldoende is betrokken bij de totstandkoming van het rapport. De problemen zijn weliswaar raak geanalyseerd, maar de mogelijke oplossingen onvoldoende onderzocht.

Het randstedelijke verkeer raakt maar niet in een positieve dynamiek. Het GEN-project rond Brussel vordert al dertig jaar uiterst moeizaam, maar is daarom niet minder noodzakelijk. Het draagvlak voor randstedelijk openbaar vervoer is groot genoeg, maar met uitzondering van Brussel is er nog niet veel beleid op gang gekomen.

Op Europees niveau is er een tendens om rekeningrijden in te voeren. Frankrijk kent al lang een systeem van ‘péage’. Tegenwoordig heeft het beleid vooral oog voor slim rekeningrijden, dat aan de hand van technologie verkeersstromen diversifieert en stuurt. Rekeningrijden botweg introduceren zal echter onvermijdelijk bij heel wat particulieren grote weerstand oproepen. Het komt in dit dossier aan op ‘governance’, die alle actoren betrekt en goed luistert naar de obstakels. Hopelijk zal het lopende proefproject daartoe bijdragen. De heer Turf pleit om niet halsoverkop een – theoretisch misschien wel perfect – systeem in te voeren tegen de zin van de samenleving, maar om alle actoren, inclusief mobiliteitsverenigingen en vertegenwoordigers van de gezinnen en consumenten erbij te betrekken. Rekeningrijden zal tijd vergen, maar is wellicht een noodzakelijke fase in de oplossing van het congestieprobleem. Er is nood aan rationalisatie met sociale correcties.

De heer *Luc Bonte* verantwoordt de wat beperkte aandacht voor mobiliteit in het rapport vanuit de observatie dat 80 percent van de energievraag in het industriële en huishoudelijke onderdeel te situeren valt. Daar 10 percent besparen is equivalent met 40 percent besparing op de energie voor mobiliteit.

De heer *Jan Turf* deelt mee dat het rapport de binnenvaart niet heeft onderzocht. Informatie uit de sector wijst alvast op potentieel, bijvoorbeeld als de bruggen over het Albertkanaal zouden worden verhoogd. Kustvaart zou kansen scheppen om transport tussen havens van de autowegen te halen. Helaas kenmerkt totaal achterhaalde technologie vele van onze binnenschepen. Met het oog op het ecologische effect op de woongebieden waar ze doorvaren, zijn bijkomende inspanningen nodig. In het algemeen mag de mogelijkheid van scheepvaart voor modal shift trouwens niet worden overschat.

De heer *Dirk de Kort* vindt het rapport inspirerend voor toekomstige beleidsprogramma’s.

Wat mobiliteit betreft, zien nog veel mensen Cambio als een louter verlengstuk van het openbaar vervoer. Autodelen zou in steden een heel geschikte oplossing kunnen zijn, maar blijft danig onderbenut. Sensibilisering zou een ontzettend potentieel kunnen ontginnen, met gunstige effecten op stedelijke levenskwaliteit, en publiek toegankelijke ruimte veeleer dan parkeergelegenheid.

Op het vlak van mobiliteit zien mensen zichzelf in hokjes als autobestuurder, gebruiker van het openbaar vervoer of fietser. De heer de Kort suggereert om de mensen via een mobiliteitskaart tot mobiliteitsconsumenten om te vormen, die afhankelijk van de

behoefte van het moment het meest geschikte verplaatsingsmiddel kiezen, bijvoorbeeld openbaar vervoer, fietsdelen of autodelen.

Wat het woonaspect betreft, heeft minister Van den Bossche in deze regeerperiode het budget voor de renovatie van sociale huisvesting verdubbeld, maar zelfs dat blijkt ontoereikend. Ideeën voor een ander denkkader van de overheid zijn welkom.

De heer *Jan Turf* beaamt het grote potentieel van autodelen, dat nog niet echt wordt ingevuld. Stedelijke jongeren hebben niet langer het traditionele verlangen om zelf een auto te bezitten, maar willen zich vooral kunnen verplaatsen. De kostprijs – maar onder meer ook het quasi-alcoholverbod voor bestuurders – maken een eigen auto minder aantrekkelijk dan de combinatie van bijvoorbeeld Cambio en taxiritten. Naast Cambio richten nog zeven particuliere initiatieven zich tot verschillende marktsegmenten, van autoruil tot delen van luxewagens. Het is aan de overheid om die initiatieven de nodige ruimte te bieden, bijvoorbeeld voorbehouden parkeerplaatsen.

De mobiliteitskaart is ter zake een heel geschikt concept. Het is een perfect instrument om het aantal autokilometers te reduceren zonder iemand te dwingen. Het concept mobiliteitsbudget, dat momenteel nog te sterk gelinkt is aan de relatie werkgever-werknemer, kan daartoe een aanzet zijn. Automobielbedrijven hebben nu soms al een aanbod waarbij de aankoop van een elektrische wagen vergezeld gaat van een recht op een aantal verplaatsingen met een grotere gezinswagen. De overheid moet zoals gezegd vooral faciliteren. Op termijn zouden de steden zelf nagenoeg autovrij moeten zijn, waarbij de auto's van de inwoners een plaats kunnen krijgen in de al bestaande ondergrondse parkings.

Wat de vraag over het wonen betreft, meent de heer Turf dat het qua inkomen hoogste en middensegment van de bevolking niet langer een probleem vormen. Hen moet het beleid vooral stimuleren om geen halve maar fundamentele oplossingen te kiezen. Zo heeft de heer Herman Van Rompuy in een toespraak een lans gebroken voor 'deep renovation', die tot 75 percent energiebesparing zou teweegbrengen. Gezien het terugverdieneffect is daarvoor geen subsidie nodig. De beschikbare middelen moeten naar de laagste categorie gaan. Zelfs dergelijke investeringen zijn volgens de EC op termijn kostenefficiënt. De politiek moet kiezen of ze die middelen inzet voor grondige renovatie of nieuwbouw van sociale woningen. Moreel onaanvaardbaar zou alleszins zijn om die groep met het hoogste energiegebruik op te zadelen.

De heer *Luc Bonte* verwacht op mobiliteitsvlak veel van creatieve oplossingen. Als voorbeeld citeert hij een investeringsbeurs, waar jonge dienstenbedrijven privé-eigenaars aanzetten om hun auto ter beschikking te stellen van de buurt waarin ze wonen. Die bedrijven bieden dienstverlening aan zoals de organisatie en verzekering. Dit concept heeft grote kans op slagen omdat mensen meer geneigd zijn hun auto te delen met kennissen dan met onbekenden.

Het autodelen werkt nu al aardig in de steden, constateert mevrouw *Griet Coppé*. Het commissielid wijst op proefprojecten met een citydepot, dat de leveringen aan handelszaken in de stad centraliseert. Roeselare heeft ter zake een proefproject lopen.

Hoe kunnen we het energieverbruik in bestaande gebouwen, en meer bepaald het sociale patrimonium, het best doen dalen? We moeten inderdaad voorkomen dat de hoogste energiefacturen bij de sociale huurders terechtkomen. Waaraan zou de heer Turf de beschikbare middelen prioritair besteden?

De heer *Jan Turf* antwoordt dat deep renovation het meeste effect sorteert. De prioriteit moet naar de laagste groep gaan, zonder de middengroep uit het oog te verliezen. Het komt aan op verstandig financieel beheer, op basis van een rollend fonds dat de investeringen en terugverdieneffecten voor de hele middengroep binnen een normale cyclus van renovatie organiseert. Als dit systeem op gang is gekomen, kan de overheid al haar middelen voor het laagste segment voorbehouden, gekoppeld aan strengere energievoorwaarden. Ook dit systeem kan ten dele de vorm van een rollend fonds krijgen, maar met een veel langer tijdsperspectief voor terugverdieneffecten.

Wat de middengroep betreft, wordt overheidsoptreden misschien wel helemaal overbodig als banken slimme financieringsproducten aanbieden en daartoe energie-experts in hun personeelsbestand opnemen. Bij deep renovation heeft het bewonersgedrag geen groot effect meer op het energieverbruik en is voor de financierder een aspect onzekerheid uitgewist.

Wat het citydepot betreft, kan vooral de luchtkwaliteit de stimulans bieden. Logistiek is het wat moeilijker te organiseren omdat er een tussenfase wordt geïntroduceerd.

Tot slot prijst commissievoorzitter *Jan Penris* de sprekers voor hun interessante no-nonsenseverhaal, dat de Vlaamse volksvertegenwoordigers van de volgende zittingsperiode hopelijk de nodige inspiratie zal opleveren voor toekomstig beleid.

Jan PENRIS,
voorzitter

Griet COPPE,
verslaggever

**Gebruikte afkortingen**

| | |
|---|---|
| BEN | bijna-energieneutraal |
| EC | Europese Commissie |
| EMIS | Energie- en Milieu-informatiesysteem voor het Vlaamse Gewest |
| EU | Europese Unie |
| GEN | Gewestelijk Expresnet |
| NMBS | Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen |