

V L A A M S P A R L E M E N T



Zitting 2008-2009

29 januari 2009

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

– van de heer John Vrancken, de dames Marleen Van den Eynde en Agnes Bruyninckx en de heren Frank Creyelman, Roland Van Goethem en Johan Deckmyn –

betreffende de nodige investeringen door de Vlaamse overheid in onderzoek en ontwikkeling met betrekking tot het verder onderzoek in de versnelde implementatie van waterstof als energiedrager voor gemotoriseerde transportmiddelen

VERSLAG

**namens de Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie
uitgebracht door de heer Joris Vandenbroucke**

Samenstelling van de commissie:

Voorzitter: de heer Marc van den Abeelen.

Vaste leden:

mevrouw Agnes Bruyninckx, de heren Johan Deckmyn, Pieter Huybrechts, Jan Penris, mevrouw Marleen Van den Eynde;

de heer Jos De Meyer, mevrouw Cindy Franssen, de heren Frans Peeters, Johan Sauwens;

de dames Annick De Ridder, Fientje Moerman, de heer Marc van den Abeelen;

de heren Philippe De Coene, Bart Martens, Joris Vandenbroucke.

Plaatsvervangers:

de heer Frank Creyelman, mevrouw Katleen Martens, de heren Wim Van Dijck, Christian Verougstraete, Frans Wymeersch;

de heren Ludwig Caluwé, Carl Decaluwe, Tom Dehaene, Dirk de Kort;

de heren Patrick Lachaert, Hugo Philtjens, Jul Van Aperen;

mevrouw Els Robeyns, de heren Jan Roegiers, Robert Voorhamme.

Toegevoegde leden:

de heer Eloi Glorieux;

de heer Jan Peumans.

Zie:

1742 (2007-2008)

– Nr. 1: Voorstel van resolutie

DAMES EN HEREN,

De Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie besprak op woensdag 21 januari 2009 het voorstel van resolutie van de heer John Vrancken, de dames Marleen Van den Eynde en Agnes Bruyninckx en de heren Frank Creyelman, Roland Van Goethem en Johan Deckmyn betreffende de nodige investeringen door de Vlaamse overheid in onderzoek en ontwikkeling met betrekking tot het verder onderzoek in de versnelde implementatie van waterstof als energiedrager voor gemotoriseerde transportmiddelen.

Het voorstel van resolutie werd verworpen.

1. Toelichting door de heer John Vrancken

De heer *John Vrancken* verklaart dat dit voorstel al enige maanden geleden ingediend werd. Bepaalde brandstoffen hebben ondertussen een andere prijszetting.

Door de invoering van de Kyotonorm en het groeiende besef dat de voorraden aan fossiele brandstoffen eindig zijn, is de zoektocht naar alternatieve brandstoffen bijzonder actueel.

Gezien de extreem lange tijd die nodig is om fossiele brandstoffen te vormen, zal de schaarste ervan enkel maar toenemen. Aangezien schaarste een opwaartse druk op de prijs veroorzaakt, zullen die brandstoffen economisch gezien, op langere termijn, voor Europa en Vlaanderen steeds minder interessant worden.

De zoektocht naar alternatieven is dan ook dringend noodzakelijk. Op dit moment lijken biobrandstoffen (van de eerste, tweede en derde generatie) de energiebron van de toekomst te worden, hoewel daarover nog wel de nodige controverse bestaat.

De twee belangrijkste fossiele brandstoffen, aardolie en aardgas, worden daarenboven voornamelijk gewonnen in politiek instabiele regio's (zoals bijvoorbeeld het Midden-Oosten) of in landen die het Westen niet zo gunstig gezind zijn (zoals bijvoorbeeld het verhaal van de aardgasleveringen door Rusland). Ook dat heeft voor Europa een negatief effect op de prijsvorming.

De indiener verklaart dat hij in zijn gedrukte memorie van toelichting een overzicht geeft van de biobrandstoffen. Biobrandstoffen van de eerste generatie zijn onder andere koolzaadolie, palmolie en bioethanol. De tweede generatie biobrandstoffen worden gemaakt van bijvoorbeeld houtsnippers, stro of de oneetbare gedeelten van voedselgewassen. De

verwachting is dat die generatie brandstoffen tussen 2015 en 2020 economisch rendabel zal zijn.

Tot slot worden in de toekomst nog de biobrandstoffen van de derde generatie op de markt verwacht. Die generatie biobrandstof wordt uit algen gemaakt. Die biobrandstoffen bevatten olie in lipide vorm.

Dat brengt de heer Vrancken bij waterstof, de energiedrager van de toekomst. Het grote voordeel van waterstof is dat verbranding of elektrochemische omzetting van waterstof met zuurstof een bijzonder schoon proces is. Volgens Philippe Dehennin van autoconstructeur BMW, die de eerste op waterstof rijdende wagens (waarvan er vier in België rondrijden, allemaal in handen van de Europese instellingen) produceerde, is waterstof dan ook een van de meest veelbelovende brandstoffen voor de toekomst.

In de praktijk is de transportindustrie actief bezig met het onderzoek naar en de verdere implementatie van waterstof als energiedrager. Zo heeft de Amerikaanse vliegtuigconstructeur Boeing enkele maanden geleden een proefvlucht gemaakt met een door waterstof aangedreven vliegtuig.

Het Belang van Limburg maakte op 30 mei 2008 nog gewag van een trip, die een Maaseikenaar op 1 juli 2008 naar Peking zal ondernemen met een 'waterstofauto'.

De technologie is dus al in een vergevorderd stadium, maar moet nog verder ontwikkeld worden, vooral wat de randvoorwaarden betreft zoals het onderhoud van het wagenpark, de bevoorrading van waterstof enzovoort.

Een tweede groot voordeel van waterstof is het feit dat er bij omzetting naar energie geen schadelijke emissies voorkomen. Dat kan een bijdrage leveren tot de luchtkwaliteit in stedelijk gebied.

De indiener vraagt in zijn voorstel van resolutie aan de Vlaamse Regering om:

- 1° haar beleid inzake innovatie en ontwikkeling verder toe te spitsen op de verdere ontwikkeling van waterstoftechnologie en de praktische implementatie ervan in de diverse transportsectoren en aanverwante sectoren;
- 2° de nodige ondersteuning te geven aan de praktische implementatie van waterstoftechnologieën in nichetoepassingen, zodat de Vlaamse bedrijven voorbereid zijn op de implementatie van nieuwe technologieën in het kader van het in oprichting zijnde Europese netwerk in verband met de ontwikkeling van waterstoftechnologie.

2. Bespreking

De heer *Bart Martens* verklaart dat waterstoftechnologie inderdaad belangrijke perspectieven kan bieden voor de toekomst. Het is echter te beperkend om zich alleen daarop te focussen. Waterstofgas en de brandstofcellen hebben ook belangrijke nadelen. De verdeling van het waterstofgas is alleen te operationaliseren in een uitgebreid distributiekamp. De overheid zou moeten inzetten op onderzoek in verschillende schone voertuigtechnologieën op basis van energiedragers die bij omzetting geen vervuulende gassen in de atmosfeer blazen. Minstens even belangrijk en realistisch is de ontwikkeling van inplugbare hybride en elektrische wagens die gebruikmaken van de restcapaciteit van het net in dalmomenten. Net als waterstofgas ook moet geproduceerd worden op basis van andere energiebronnen, is ook elektriciteit een energiedrager. Het voordeel van elektriciteit is dat daarvoor reeds een dichts netwerk voor de verdeling bestaand. Verschillende automobielfabrikanten zijn dan ook die weg aan het bewandelen, met name de ontwikkeling van inplugbare hybride en elektrische wagens. Dat hangt ook sterk samen met de technologie van de heropladbare batterijen waar België via Umicore een streepje voor heeft. Umicore is wereldleider op vlak van de productie van lithium-ion-batterijen. Het zou dus verkeerd zijn om ons enkel te richten op de ontwikkeling van de brandstofceltechnologie en de waterstofgastecnologie. De overheid zou er goed aan doen om in te zetten op verschillende veelbelovende sporen. Vandaar dat zijn fractie dit voorstel van resolutie onvolledig vindt om een brede stimulans te geven voor technologieonderzoek en het creëren van een thuismarkt voor innovatieve technologieën van de toekomst.

De heer *Johan Vrancken* repliceert dat de heer Bart Martens één zaak uit het oog verliest: men kan daarmee slechts een deel van de transportsector, met name de automobielsector vooruit helpen. De actieradius van zo'n elektrische wagens is trouwens vrij beperkt. Met waterstof als energiedrager kan men volgens de heer Vrancken veel verder geraken. Daarmee herhaalt hij zijn pleidooi om vooral in te zetten op waterstof. Men staat in een fase die al gevorderd is. Hij is van oordeel dat de transportsector daar zwaar op inzet en verwijst onder meer naar BMW en Renault dat een familiewagen op waterstof aangedreven, op de markt zou brengen.

Het grootste probleem is thans de bevoorrading. Hij pleit voor een groter distributienet voor waterstof.

De heer *Bart Martens* repliceert dat de inplugbare hybride en elektrische wagens inderdaad bestemd zijn voor personenvervoer, maar wat de bussen en de trucks betreft, biedt de technologie van de hybride

motoren minstens evenveel perspectieven als de brandstofcellen. Van Hool heeft een brandstofcelbus op waterstof ontwikkeld, er staan er een paar op de bestellijst voor Dallas en Californië. Maar voor de hybride bussen die Van Hool thans aan het bouwen is, is de bestellijst veel langer. Vooral focussen op brandstoftechnologie zou onze constructeurs onrecht en tekort aan doen en is niet in het belang van onze fabrieken. Datzelfde geldt voor de vrachtwagentechnologie: Volvo Trucks is bezig met de ontwikkeling van hybride technologie.

3. Stemming

Het voorstel van resolutie van de heer John Vrancken, de dames Marleen Van den Eynde en Agnes Bruyninckx en de heren Frank Creyelman, Roland Van Goethem en Johan Deckmyn betreffende de nodige investeringen door de Vlaamse overheid in onderzoek en ontwikkeling met betrekking tot het verder onderzoek in de versnelde implementatie van waterstof als energiedrager voor gemotoriseerde transportmiddelen wordt met zes stemmen tegen vier verworpen.

De verslaggever,

De voorzitter,

Joris

VANDENBROUCKE

Marc

VAN DEN ABELEN