

VLAAMSE RAAD

ZITTING 1993-1994

1 JUNI 1994

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

— van de heer S. De Clerck c.s. —

**betreffende de verzoening van de behoeften
aan energie en aan zuivere lucht in onze maatschappij**

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

De kwaliteit van de lucht die we allen dagelijks inademen, verbetert onvoldoende (cf. cijfermateriaal). Op het vlak van de SO₂ en NO, zijn er weliswaar, dankzij de maatregelen uit het verleden, resultaten geboekt, en dit vooral in de sector van de elektriciteitsproductie, door de inzet van kern- en aardgascentrales en door de strenge normen, opgelegd aan die grootschalige installatie.

Uit de cijfergegevens in de beleidsbrief Duurzaam energiebeleid, op 22 april 1991 voorgelegd door minister N. De Batselier, blijkt dat het zorgenkind in Vlaanderen het wegverkeer is. De technische verbeteringen (onder andere de invoering van de katalysator) wegen nog niet op tegen de stijging van het gebruik van auto's. De beleidsbrief was een zeer interessant document, opgesteld met de medewerking van vooraanstaande Vlaamse wetenschappers. Ik miste er één belangrijk aspect, namelijk hoe inwerken op het energieverbruik in de transportsector ? Welke gevolgen zijn aan die beleidsbrief tot heden echter verbonden ? Wat is er concreet op het terrein veranderd ?

Een globaal overzicht over de luchtkwaliteit in België vinden we terug in het statusrapport 1990, Leefmilieu in België, nu en morgen (Instituut voor Hygiëne en Epidemiologie).

Deze resolutie wil een middel zijn om het energiebeleid opnieuw vooraan op de politieke agenda te brengen. Niet om er opnieuw over te praten, maar als aanzet om iets te doen. Revelerend op dit vlak is het oriëntatiedocument over energiepolicies dat door de Franse minister Gérard Longuet aan het Franse parlement is overgezonden in het kader van het debat over energie en leefmilieu. Het is opvallend hoe in dat document door het land met de hoogste aanwending van kernenergie in de elektriciteitsproductie ingegaan wordt op het belang van de energie-efficiëntie, de noodzaak voor een vernieuwd rationeel energiebeleid, **warmte-krachtkoppeling** en de ontwikkeling van hernieuwbare energiebronnen.

De vervuiling wordt zowel veroorzaakt door stoffen met een rechtstreekse weerslag op de gezondheid van de mens (vluchtige koolwaterstoffen, ozon, roetdeeltjes . . .), door verzurende gassen (NO_x, SO₂ . . .) met vooral een weerslag op gebouwen als door het gehalte aan broeikasgassen waaraan vooral een klimaatverstorend effect op lange termijn wordt toegeschreven.

We bevinden ons gelukkig nog niet in situaties zoals in Los Angeles of Mexico, maar het smog-alarm of het ozon-alarm met een belangrijke weerslag op de economische activiteit, wordt ook hier belangrijk. Een bezoek aan een industriestad uit het voormalige Oostblok toont onmiddellijk visueel aan dat bij ons al een belangrijke evolutie ten goede heeft plaats gevonden.

In het kader van de Rio-conferenties heeft de Vlaamse regering de ambitieuze doelstelling om de CO₂-uitstoot met 5 percent te verminderen tegen het jaar 2000 mee onderschreven. Nu stellen we echter vast dat er onvoldoende werk wordt gemaakt van maatregelen om aan de luchtvervuiling die samenhangt met het gebruik van klassieke energiebronnen, iets te doen.

Ik verwijs naar de aanpak van de CO₂-uitstoot in de Verenigde Staten, waar via de Clean Air Act een omvangrijk en geïntegreerd programma opgestart wordt met daadwerkelijke maatregelen en veel sensibilisering en stimulering op het terrein.

Het zijn immers vooral de verbrandingsprocessen die we gebruiken om energie beschikbaar te krijgen, die de belangrijkste uitstoot leveren van allerlei luchtvervuilende stoffen. Die verbranding van fossiele brandstoffen vindt zowel plaats om ons te verplaatsen (diesel- en benzinemotoren, vliegtuigmotoren, diesellocomotieven), ons te verwarmen (zowel de huisverwarming als in kantoren en lokalen **allerhande**), in de wereld van de industrie (proceswarmte, aandrijfmotoren) en om elektriciteit (een secundaire energiebron) te produceren. We hebben dus nood aan een geïntegreerd energiebeleid, om niet alleen via een REG-beleid evenveel te doen met minder energie, maar ook om een beroep te doen op alternatieve energiebronnen met een lagere uitstoot en om eventueel over te schakelen naar de minst vervuilende energiebronnen of door de uitstoot via allerlei technieken als rookgaszuivering of kolenvergassing te beperken.

Uit het gebruik van alternatieve brandstoffen in het wegverkeer (andere dan diesel en benzines) kunnen door de gemeenschap een heleboel voordelen gehaald worden waar vandaag geen rekening wordt mee gehouden.

Volksgezondheid

De wetenschappelijke studies die dit onderwerp behandelen, zijn voldoende talrijk en gelijklopend, zodat het onnodig

is hier verder in te gaan op de risico's voor de volksgezondheid ten gevolge van een stijgende luchtvervuiling in de stedelijke centra.

In verschillende steden in West-Europa heeft de luchtvervuiling reeds een peil bereikt dat de overheid verplicht om gedurende zekere periodes van het jaar maatregelen te nemen die het verkeer en/of de economische activiteit beperken om te beletten dat de concentraties van de polluerende bestanddelen, die door de wereldgezondheidsorganisatie (WGO) als gevaarlijk worden beschouwd, gevoelig overschreden worden.

Het is duidelijk dat men niet moet wachten tot men dit peil bereikt heeft, om handelend op te treden.

Sommige alternatieve brandstoffen verlagen gevoelig het geluid van de motoren en men weet dat de geluidshinder het welzijn van de stedelingen negatief beïnvloedt.

Historische gebouwen

De zwarte rook van het verkeer is niet alleen schadelijk voor de gezondheid maar hij vervuult onze gevels en doet ze zwart uitslaan. De zwavel- en stikstofbestanddelen van de motorenemissies dragen bij tot de zure regen, die de stenen en de fraaie ornamenten van de historische gebouwen erodeert en vernielt.

De overlast is dermate dat een gevel die met zware kosten werd schoongemaakt en gerenoveerd, na een paar jaar opnieuw zwart uitslaat.

Zonder dat men het onderhoud van de gebouwen dient te verwaarlozen, is het duidelijk dat men de bron van het kwaad zelf dient aan te pakken, dit wil zeggen de vervuiling. Dit feit rechtvaardigt het gebruik van alternatieve brandstoffen.

Economische en financiële factoren

Sommige alternatieve brandstoffen, die op een oordeelkundige wijze worden gebruikt, verlagen de vervoerkosten. Verder heeft de EG de wil te kennen gegeven om progressief de emissienormen te verstrengen en een taxatiebeleid te voeren ten gunste van alternatieve brandstoffen die minder vervuilen.

Het gebruik van alternatieve brandstoffen heeft een verlagend effect op de uitgaven (sociaal en milieu) veroorzaakt door de vervuiling. Alhoewel die kosten niet altijd goed kunnen berekend worden, zijn ze niet minder reëel.

We kunnen ook niet om de vaststelling heen dat een stijgend verbruik van aardgas en elektriciteit de financiële toestand van de steden gunstig beïnvloedt dankzij de inkomsten uit de intercommunale distributiemaatschappijen.

Energetische onafhankelijkheid

Het Internationaal Energie-agentschap, de EG en de OESO oordelen dat prioriteit moet worden gegeven aan een verminderde afhankelijkheid van petroleum uit het Midden-Oosten. Om reden van economische stabiliteit moeten de Westerse industrielanden hun afhankelijkheid van politiek onstabiele landen verminderen.

Industrie en tewerkstelling

Er kan geen twijfel over bestaan dat de onomkeerbare trend om de luchtvervuiling in de steden te verminderen,

vooral door het gebruik van alternatieve brandstoffen, veelbelovende nieuwe groepen doet ontstaan voor de industrie.

Onze industrie moet hiervan zoveel mogelijk gebruik weten te maken, wetend dat de sector van het vervoer zeer belangrijk is voor Vlaanderen.

Een geïntegreerd programma moet op verschillende elementen van het beslissingsproces inspelen en op alle verschillende sectoren.

De Vlaamse Raad beschikt over voldoende ministeriële studies en beleidsnota's. Vandaag hebben we in Vlaanderen dringend nood aan een actieprogramma „energie en zuivere lucht”, dat tweevoudig kan worden opgebouwd.

1. Een reeks horizontale maatregelen

— bewustmaking van het probleem, zowel bij de consumenten, de bedrijfsleiders als bij de producenten en invoerders van energieverbruikende toestellen ;

— opzetten van onderzoeksprogramma's om het klassieke energieverbruik te verminderen of om een economische aanwending van minder vervuulende alternatieve bronnen te verkrijgen ;

— stimuleren van produktontwikkeling die gericht is op energiebesparende concepten ;

— invoeren van een nieuwe tariefpolitiek voor energie waarin rekening wordt gehouden met de vermeden kost ;

— opzetten van een regeling waarbij de **distributie-inter-municipales** financieel worden gestimuleerd opdat in hun distributiegebied de hoogst mogelijke energie-efficiëntie wordt bereikt ;

— stimuleren van het gebruik van alternatieve **energie**-bronnen ;

—stimuleren van opleidingsprogramma's voor de betrokken vaklui (afstelling motoren, correcte isolatie ...)

- opzetten van een normeringsprogramma met een gestage verstrenging van de emissienormen voor ozon-, smog- en zuurproducerende uitstoten.

2. Een reeks verticale maatregelen per sector

a) Wegverkeer

Personenwagens en vrachtwagens zijn de grootste bron van vervuiling in onze steden. De maatregelen die de federale regering al heeft genomen (katalysator, promotie loodvrije benzine . . .) ten spijt. De vervuulende emissies van het wagenpark komen op grondhoogte vrij (ter hoogte van de ademhalingsorganen van de mens). Zij hebben dus een meer directe nadelige invloed op de volksgezondheid dan een zelfde hoeveelheid vervuulende stoffen die aan de top van schoorstenen in de lucht worden gestoten. Uit recente cijfers is ook gebleken dat sinds 1980 de emissies van de **vervoerssector** met 80 percent zijn gestegen, terwijl die uit verwarmingsinstallaties met 55 percent zijn gedaald (onder andere door de installatie van hoge rendementsketels en door de emissievoorschriften). De klassieke dieselmotor is erg belastend voor het stedelijk milieu wegens de hoge roetuitstoot en wegens de **SO₂-vervuiling**. We zien dagelijks de resultaten ervan in het straatbeeld.

Wat kunnen we eraan doen ?

Vooreerst kunnen maatregelen worden genomen om collectief vervoer te stimuleren ten **nadele** van het individueel vervoer. We denken onder andere aan de bestaande initiatieven rond **carpooling**, bedrijfsvervoerplannen en snelbussen.

Wat betreft het vrachtvervoer kan, weliswaar gemakkelijker voor langere afstanden, het spoorvervoer en de binnenscheepvaart gestimuleerd worden.

In stedelijke centra is op korte termijn het meest te verwachten door over te schakelen op alternatieve brandstoffen. Die zijn vandaag vooral geschikt voor voertuigenparken van bedrijven en overheden die slechts ingezet worden binnen een beperkte straal rond een centraal depot. Ik denk dan aan stadsbussen, huisvuilwagens, gemeentelijke technische dienst, voertuigen van dienstverlenende organisaties allerhande (bijvoorbeeld Post en Belgacom). Sommige steden hebben al zelf het initiatief genomen om proefprojecten op te zetten.

Vandaag is de technologie voorhanden voor verschillende zuiverder alternatieve brandstoffen : bio-diesel, elektrische wagens, voertuigen op aardgas of waterstof. De keuze van een type-alternatieve brandstof hangt af van het soort voertuig en de wijze waarop het ingezet wordt.

In de Verenigde Staten heeft men in de Clean Air Act de openbare besturen de verplichting opgelegd om minstens een bepaald percentage voertuigen op alternatieve brandstoffen aan te schaffen. Dat percentage zou in 1999 al 75 percent moeten zijn. Die bepalingen zijn dwingend voor openbare besturen. Voor private vloten die overschakelen op alternatieve brandstoffen, is in subsidies voorzien.

Ook in het Vlaamse Gewest lijkt de tijd gekomen te zijn om dezelfde weg op te gaan en om ter vrijwaring van het stedelijk milieu de uitstoot door de vervoerssector tegen te gaan door het voeren van een omschakelingsbeleid naar andere brandstoffen. Aan zo'n beleid zijn heel wat aspecten verbonden. Het belangrijkste is dat gestart wordt met een sensibiliseringsprogramma om mensen ervan te overtuigen dat het omschakelen van voertuigen leidt tot een gezonder stadsklimaat. Ook een technische begeleiding dient uitgebouwd te worden, om besturen en particulieren te helpen de meest geschikte voertuigen op alternatieve brandstoffen te kiezen. Een bijzonder probleem vormt de vestiging van alternatieve tankstations. Samenwerkingsvormen op dat vlak kunnen een snellere penetratie bewerkstelligen. Het is dus belangrijk dat een programma doordacht wordt ingevoerd en permanent opgevolgd en zonnodig bijgestuurd wordt.

b) Elektriciteitsproductie

De productie van elektriciteit in thermische centrales is een belangrijke bron van emissie van verzurende stoffen. Hier is normering en een planmatige aanpak via toepassing van nieuwe technologieën voor rookgaszuivering aangewezen. De afspraken die in 1991 tussen de overheid en de sector gemaakt zijn, vormen een goede basis om de problematiek verder te volgen. De Vlaamse overheid moet zich echter voorbereiden op het volgende uitrustingsplan voor de elektriciteitssector. Dat plan zou veel meer in overleg met de gedeeltelijk bevoegde gewesten moeten opgesteld worden. Vlaanderen zou er een strategie ter bevordering van de negawatts moeten in volgen. Daardoor kan de aangroei van het productiepark beperkt worden en komen investeringsmiddelen vrij voor een REG-beleid.

c) REG, alternatieve bronnen en electriciteitstarificatie

We stellen vandaag vast dat er op geen enkele wijze gebruik gemaakt wordt van de tarieven om de verschillende actoren (verbruiker, distributeur, producent en zelfproducent) tot een efficiëntere aanwending van elektriciteit of energie te stimuleren, integendeel. De tarievenstructuur die vandaag wordt gehanteerd, verhindert bijvoorbeeld dat de

winst die gegenereerd wordt door de energie-efficiëntere warmte-krachtkoppeling terecht komt bij de investeerder in warmte-kracht.

* warmte-krachtkoppeling : voor veel toepassingen in bedrijven, ziekenhuizen, gegroepeerde bewoning is de gezamenlijke produktie van stoom (en de produktie van elektriciteit) en warm water voor chauffage macro-energetisch gezien een zeer efficiënte zaak : een energetisch rendement van 86 percent kan worden gerealiseerd terwijl in de gewone thermische elektriciteitscentrales het rendement vandaag schommelt tussen 40 en 50 percent ; wanneer we die cijfers zien, spreekt het vanzelf dat een regio die bijna al haar primaire energie moet invoeren er alle belang bij heeft die energie zo efficiënt mogelijk aan te wenden ; recent werden verschillende nieuwe projecten voor warmtekrachtkoppeling in Vlaanderen opgestart, zowel door elektriciteitsproducenten als door distributeurs.

* windenergie : Vlaanderen beschikt over 's werelds vermaardste windmolenbouwers voor elektriciteitsproduktie ; we geraken echter niet verder dan het goede demonstratieproject in de haven van Zeebrugge met eigen concrete toepassingen.

* waterenergie : ook op dat terrein zijn ook in Vlaanderen nog ruime mogelijkheden.

* energie uit biomassa en recuperatie bij afvalverbranding : op dit vlak beschikt Vlaanderen over verschillende mogelijkheden die nog niet benut worden. We denken aan de produktie en valorisatie van biogas uit drijfmest en andere organische stoffen ; aan energieteelten gaande van koolzaad over bio-ethanol uit suikerbiet en elektriciteitsproduktie op basis van snelgroeiend hakhout. De aan de gang zijnde landbouwhervorming biedt hier mogelijkheden. Zolang er voor die niet-vervuilende energieproduktie geen aangepast tariefkader gecreëerd wordt voor de teruglevering van overschotstroom aan het net, zal Vlaanderen die natuurlijke rijkdommen niet gebruiken.

d) Energiegebruik bij overheden

De overheid is een energieverlinder. Via gunstprijzen voor bijvoorbeeld de sierverlichting van openbare gebouwen worden gemeenten zelfs op geen enkele wijze aangespoord om zelf het voorbeeld te geven en zuinig met energie om te springen. De gemeenten moeten aangemaand worden om het jaarlijks energieverbruik te drukken. Daarvoor kunnen de nodige hulpmiddelen ter beschikking gesteld worden. De technieken die kunnen gehanteerd worden, zijn bekend. Het komt erop aan om er werk van te maken.

e) Energieverbruik in KMO's en industrie

In deze sector dient vooral veel aandacht te gaan naar technische innovaties om motoren efficiënter te laten draaien. Ook de toepassing van moderne verlichtingstechnologie maakt het mogelijk aanzienlijke elektriciteitsbesparingen te realiseren en toch een zelfde comfortniveau aan te houden. Ook hier is bewustmaking erg belangrijk om bedrijfsleiders attentief te maken op mogelijke verbetering van de concurrentiekracht. In grotere bedrijven zijn het piekbeheer en warmte-krachtkoppelingen mogelijkheden om de energierekening te drukken, respectievelijk om een zelfde hoeveelheid produkt te realiseren met een lagere energie-inhoud.

f) Energieverbruik bij particuliere consumenten

Ook die sector moet de nodige aandacht krijgen. Het beleid van de overheid moet verder gaan dan aandacht te be-

steden aan de isolatie. Spaarlampen vinden in Vlaanderen veel te traag ingang. Dat is te wijten aan het gebrek aan incentieven. Eerder dan verplichtingen op te leggen is overtuigen van de consument in deze het meest effectief.

De natuurlijke stimulators, de **distributie-intercommunales**, doen hiervoor te weinig inspanningen omdat daardoor hun inkomen en dus de dividenden naar de gemeenten in het gedrang komen. Wil men in Vlaanderen een REG-beleid, gericht op de private consument, voeren, dan zullen de **distributie-intercommunales** op dit vlak hun verantwoordelijkheid moeten op zich nemen. Indien men het huidige **tarificatie-systeem** niet wil wijzigen, dan zal de overheid desnoods aan de **distributie-intercommunales** de verplichting moeten opleggen maatregelen te nemen ten aanzien van de inwoners van haar gebied om het energieverbruik per inwoner te verminderen. De **intercommunales** die daarin niet slagen, zouden dan kunnen gestimuleerd worden om het een volgend jaar beter te doen door hen een niet door te rekenen **energie-taks** op overdreven consumptie op te leggen.

S. DE CLERCK

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

De Vlaamse Raad,

— gelet op de internationale verbintenissen die we hebben aangegaan om de SO₂-, NO_x- en CO₂-uitstoot te verminderen ;

— gelet op de beleidsbrief Naar een duurzaam energiebeleid in Vlaanderen, op 22 april 1991 ingediend door de heer N. De Batselier, Vice-Voorzitter van de Vlaamse Executieve, Gemeenschapminister van Economie, Middenstand en Energie, waarin onder meer wordt gesteld :

„Het energiebeheer in Vlaanderen is vooreerst ingegeven door ecologische overwegingen. Meer bepaald wordt ernaar gestreefd door een geheel van maatregelen tot een rationeler gebruik van energie in het Vlaamse Gewest te komen, waardoor een aantal belangrijke ecologische risico's worden verzacht : verzuring van het leefmilieu, grotendeels het gevolg van de uitstoot van stikstofdioxide en zwaveloxide ; het broeikas effect, hoofdzakelijk te wijten aan de emissies van koolstofdioxide ; de nucleaire risico's.” ;

— gelet dat de energiepolitiek niet alleen moet leiden tot een vermindering van het energieverbruik maar ook tot het gebruik van minder vervuilende alternatieve brandstoffen ;

— gelet op het verkeer, dat in de stedelijke centra de grootste vervuiler is ;

— gelet op het voorstel van resolutie van de heer H. Van Rompaey c.s. van 20 maart 1991 betreffende een beleid inzake rationeel energiegebruik, waarin onder meer gesteld wordt :

„Dit [energie]beleid is noodzakelijk om de duurzame voorziening in energie te beveiligen en de afhankelijkheid van ingevoerde energie, inzonderheid aardolie, te verminderen.”

en

„Een doelmatig energiegebruik draagt rechtstreeks bij tot de bescherming van het leefmilieu door een verminderde uitstoot van koolstofdioxide, zwaveldioxide, stikstofdioxide en andere gasen die het broeikas effect en de verzuring in de hand werken. Het beleid inzake rationeel energiegebruik en het milieubeleid moeten hand in hand gaan ;”

en

„Het [Vlaams Gewest] kan [. . .] een aanzienlijk arsenaal aan middelen inzetten : normen, aanmoediging van het wetenschappelijk onderzoek en investeringssteun, adviesverlening, campagnes [. . .], demonstratieprojecten, industriële participaties enzovoort ;”

en

„in het kader van een nieuw Vlaams industrieel beleid moet de produktie in Vlaanderen van beloftevolle energie-technologieën worden aangemoedigd ;”

en

„de Vlaamse Raad pleit ervoor om de energiedistributiesector als volwaardige sector te beschouwen naast de huishoudens, de industrie en de transportsector.” ;

— gelet op het voorstel van resolutie van de heer F. Diekens c.s. van 15 juli 1991 betreffende het Vlaams energiebeleid, waarin onder meer gesteld wordt :

„de doelstelling om als eerste belangrijke stap de CO₂-emissie in 2000 met minimum 5 % te verminderen ten opzichte van het niveau 1990. Tegelijk moet de SO₂-uitstoot tegen 2000 met 65 % verminderen ten opzichte van 1988. In dezelfde periode moet de NO_x-uitstoot met 20 % verminderen. Dit resultaat dient te worden verkregen door overschakeling van olie en steenkool naar gas [. . .]”

en

„de milieudoelstelling inzake de bestrijding van het broeikaseffect, de zure regen en de kernafval kunnen alleen worden waargemaakt als de groei van het elektriciteitsverbruik zeer drastisch vermindert. ”

en

„de Vlaamse Raad acht het essentieel dat de inspanningen voor het wetenschappelijk onderzoek inzake energie worden verhoogd. Deze inspanningen moeten slaan op zowel het technologisch, ecologisch, als op beleidsondersteunend onderzoek. De Vlaamse Raad steunt het voornemen om een impulsprogramma energietechnologie op te starten.”

en

„de Vlaamse Raad constateert dat het energieverbruik in de vervoerssector van 1984 tot 1989 met 30 % is gestegen. Het aandeel van de vervoerssector in het totale energieverbruik steeg van 18 % in 1979 tot 25 % in 1989. Het belang van een REG-beleid in de vervoerssector wordt door de Vlaamse Raad dan ook onderstreept. Inzake mobiliteit is de hoofddoelstelling het drastisch verminderen van het gebruik van de auto. Dit vergt beleidsdoelstellingen in diverse beleidssectoren en betreft zowel het personen- als goederenverkeer.” ;

— gelet op het feit dat de vermindering van het wagengebruik ten bate van het openbaar vervoer onvermijdelijk het aantal dieselbussen in de stadscentra doet toenemen ;

— vraagt de Vlaamse regering :

1. onverwijld een actieplan „energie en zuivere lucht” op te stellen ;

2. de nodige bewustmakingsinspanningen te doen om aan de bevolking de noodzaak aan te tonen de luchtvervuiling te verminderen ;

3. overleg te plegen met de federale overheid, teneinde in de tarificatiestructuur voor elektriciteit en gas rekening te houden met de veroorzaakte milieuschade ;

4. specifieke maatregelen te nemen ten aanzien van het wegverkeer, meer bepaald :

a) maatregelen ter vermindering van het gebruik van personenwagens ten voordele van het openbaar vervoer ;

b) maatregelen ter stimulering van het gebruik van alternatieve brandstoffen die minder vervuilen dan de petroleumbrandstoffen, te beginnen met de voertuigen die het meest vervuilen, dit wil zeggen de zware dieselveertuigen in de stad ;

5. een specifiek gecoördineerd omschakelingsprogramma naar andere brandstoffen dan diesel op te starten voor collectieve vloten, bestemd voor gebruik in een stedelijke omgeving ;

6. een beleid van promotie en ondersteuning van alternatieve energiebronnen te voeren ;

7. een programma van wetenschappelijk onderzoek op te starten, onder meer ter verbetering van het rendement van gewassen bestemd voor bio-brandstoffen ;

8. een fiscaal aanmoedigingsstelsel in te voeren dat het gebruik van alternatieve brandstoffen bevordert ;

9. industriële programma's voor de ontwikkeling en productie van nieuwe uitrustingen die de luchtvervuiling in de steden verminderen, te bevorderen, het gebruik van deze uitrustingen aan te **moedigen** in Vlaanderen en de export ervan te bevorderen.

S. DE CLERCK

J. VAN LOOY

E. VAN ROMPUY
