



Vlaams
Parlement

stuk **2369** (2013-2014) – Nr. 1
ingediend op 21 januari 2014 (2013-2014)

Voorstel van resolutie

van de heren Bart Martens, Dirk de Kort, Wilfried Vandaele,
Steve D'Hulster en Robrecht Bothuyne
en de dames Tine Eerlingen en Valerie Taeldeman

betreffende het bevorderen van het transport op aardgas
en de aanleg van tankstations voor aardgas in Vlaanderen

TOELICHTING

Zuivere lucht is onmisbaar voor onze gezondheid. Maar onze lucht wordt vervuild met stoffen die slecht zijn voor mens, dier en natuur. Fijn stof, benzeen, stikstofdioxide en roetdeeltjes zijn daarbij de grootste boosdoeners en veroorzaken problemen met de luchtwegen en hart- en vaatziekten. De gezondheidseffecten van fijn stof verschillen naargelang de deeltjesgrootte en chemische samenstelling, maar toxicologische en epidemiologische studies tonen aan dat die enorm zijn: respiratoire en cardiovasculaire mortaliteit, hartritmevariabiliteit, astma, luchtwegklachten, laag geboortegewicht, kindersterfte, hoge bloeddruk, slaapstoornissen, inflammatie, oxidatieve stress, DNA-methylatie¹ enzovoort – en die lijst kan nog toenemen naarmate er meer onderzoek gedaan wordt. Van de verschillende soorten fijn stof is ‘black carbon’, de fijne stofdeeltjes die uitgestoten worden bij de verbranding van fossiele brandstoffen, een van de dodelijkste. De Wereldgezondheidsorganisatie categoriseert de uitstoot van dieselmotoren sinds 2012 zelfs als carcinogeen en waarschuwt dat blootstelling een verhoogd risico op long- en blaaskanker veroorzaakt. Epidemiologische studies schatten de gemiddelde levensduurverkorting in België als gevolg van antropogene blootstelling aan PM 2,5 op iets meer dan één jaar².

Vlaanderen is centraal gelegen binnen Europa. Dat betekent dat Vlaanderen ook doorkruist wordt door heel wat doorgaand verkeer. Een groot aantal vrachtwagens en dus dieselmotoren op onze wegen, schepen op onze binnenwateren en langs de kust, en vliegtuigen in ons luchtruim. Het hoeft dan ook niet te verbazen dat Vlaanderen een van de Europese hotspots is op het vlak van fijn stof. Het is de taak van de overheid om de fijnstofproblematiek met doortastende maatregelen aan te pakken en de schade voor de volksgezondheid in te perken. Een rationeler gebruik van transportmiddelen en een verschuiving naar minder belastende en groenere vervoerswijzen is dringend noodzakelijk. Dat is ook nodig om de CO₂-uitstoot terug te dringen, de Europese luchtkwaliteitsdoelstellingen te halen en onze afhankelijkheid van schaarse hulpbronnen af te bouwen. We moeten dat op een slimme manier doen. Onze economie, en dus ook onze welvaart, is sterk afhankelijk van een goede logistiek en bijgevolg moet de shift onderbouwd worden met innovatieve technologieën die het vervoer van de producten kunnen realiseren tegen lagere kosten dan de fossiele vervoerswijzen.

De Europese Raad verbindt zich ertoe de uitstoot van broeikasgassen tegen 2050 terug te brengen tot een niveau dat 80 à 95% lager ligt dan dat van 1990. Volgens het EU-klimaatplan moet tegen 2020 de CO₂-uitstoot met 20% gedaald zijn tegenover 1990 en moet 20% van het energieverbruik ingevuld worden door hernieuwbare energie. Aangezien de transportsector ongeveer een kwart van alle broeikasgassen die in de EU worden uitgestoten, voor haar rekening neemt – het is daarmee de tweede grootste bron van luchtvervuiling na de energiesector – ziet Europa een belangrijke rol weggelegd voor de transportsector in het behalen van zijn klimaatdoelstellingen. Ofschoon de totale uitstoot van broeikasgassen in de EU sinds 1990 significant is gedaald, is de uitstoot, afkomstig van de transportsector, met 36% gestegen³. Daarvan is het wegverkeer goed voor twee derde, maar het aandeel van de scheep- en luchtvaart neemt gestaag toe. Een doeltreffend beleid dat de uitstoot van broeikasgassen door de verschillende transportmodi terugdringt, is dus broodnodig. De Europese Commissie presenteerde daarom een pakket maatregelen waarin een strategie wordt uiteengezet voor alternatieve, schone brandstoffen in de vervoerssector⁴.

¹ VITO, Eindrapport Adviesvraag: literatuurstudie naar PM10 en deelfracties, zie: <http://www.vito.be/VITO/OpenWoDocument.aspx?wovitoguid=DE169248-4511-4414-B8E7-578B0FE8B5E7>.

² Zie: www.iiasa.ac.at/rains/CAFE_files/CAFE-MFR3.pdf.

³ Zie: http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/index_en.htm.

⁴ Europese Commissie, Clean Power for Transport – Alternative fuels for sustainable mobility in Europe. Zie: <http://ec.europa.eu/transport/themes/urban/cpt/>.

Indien Vlaanderen op een betekenisvolle manier wil meewerken aan die Europese doelstellingen, zal er een dringende inhaalbeweging moeten plaatsvinden wat onderzoek naar en toepassing van propere transportmiddelen en transportbrandstoffen betreft. Vlaanderen staat niet stil: de elektrische wagen lijkt eindelijk door te breken en ook het gebruik van biobrandstoffen⁵ kent een duidelijke groei. Er is een duidelijke verbetering in de CO₂-uitstoot van de wagens dankzij de vergroening van de fiscaliteit (hervorming van de belasting op de inverkeerstelling (BIV)). Maar er is een gebrek aan een consistente en doortastende aanpak die de overgang naar een koolstofarme vervoerssector mogelijk maakt. De aardgas-, biogas- en waterstofopties worden voorlopig onvoldoende meegenomen binnen de actuele discussie over de toekomstige energievoorziening in Vlaanderen. Men kan zelfs stellen dat onze regio op Europees vlak ondervertegenwoordigd is in onderzoeks- en demonstratieprojecten van transport op alternatieve, schone brandstoffen.

Voor het ogenblik zijn de technologieën op het gebied van transport op groene stroom, groen geproduceerde biomassa en waterstofgas onvoldoende ontwikkeld voor een brede toepassing op uitgebreide (vracht)wagenparken. In de toekomst zullen zij echter onmisbare schakels vormen in de realisatie van een volledig duurzame energievoorziening. In deze tijden van toenemende schaarste en alarmerende klimaatverandering is het belangrijk om ambitieuze doelstellingen voor ogen te houden. Het rijden op aardgas is een belangrijke stap in die richting. Transport op aardgas draagt niet alleen bij tot een oplossing van het energie- en klimaatvraagstuk op korte termijn (minder uitstoot van broeikasgassen), maar ook op lange termijn, aangezien het een moeiteloze overstap naar waterstofgas of groen gas mogelijk maakt. Compressed natural gas of aardgas onder druk (cng) wordt niet voor niets een transitiebrandstof genoemd: iedere aardgasauto kan zonder aanpassing biogas tanken aan de pomp. In het ideale scenario vormt cng dus een oplossing op korte en middellange termijn, terwijl wagens op duurzaam geproduceerde biomassa (biobrandstoffen en biogas), elektriciteit en duurzaam geproduceerd waterstofgas een uitweg bieden op lange termijn. Het stimuleren van het gebruik van aardgasvoertuigen is nodig om transport op traditionele brandstoffen op basis van ruwe aardolie af te bouwen en de overgang naar duurzame transportmiddelen mogelijk te maken. Het is volgens de Europese Commissie ook de meest realistische optie om die transitie in te zetten: “Aardgas is de enige alternatieve brandstof waarvan het marktaandeel in 2020 ruim boven de 5% kan liggen en die op een volwassen markt zou kunnen concurreren met traditionele brandstoffen.”⁶.

Ook Vlaanderen onderschrijft het potentieel van voertuigen op aardgas voor het verbeteren van de luchtkwaliteit en kondigt in zijn Klimaatbeleidsplan verschillende stimulerende maatregelen aan. Zo worden er subsidies uitgetrokken voor de ombouw naar een aardgasmotor en de aanschaf van een aardgasinstallatie. Daarnaast worden technologieën die (vrachtwagen)transport op cng (compressed natural gas, aardgas onder druk) en lng (liquefied natural gas, vloeibaar aardgas) ondersteunen, gesubsidieerd via de ecologiepremie en wordt de vergunning voor de installatie van aardgastankstations aantrekkelijker en eenvoudiger gemaakt. Dat zijn belangrijke eerste stappen om de marktpenetratie van gasvoertuigen te verhogen, maar onvoldoende om de noodzakelijke inhaalbeweging te maken. Het gebruik van voertuigen op gas en de bijbehorende infrastructuur staan immers nog in hun kinderschoenen. Een analoge problematiek, vooral wat het gebrek aan laadinfrastructuur betreft, is er voor elektrische wagens. We verwijzen daarvoor naar de resolutie betreffende het promoten van slimme en groene voertuigen en een slimme en groene voertuigenindustrie in Vlaanderen (*Parl. St.* VI.Parl. 2010-11, nr. 964/3). Door mid-

⁵ Sinds juli 2009 bestaat in Vlaanderen de verplichting om 4% biobrandstoffen bij te mengen in benzine en diesel. Zie: MIRA Milieurapport Vlaanderen, terug te vinden op <http://www.milieurapport.be/nl/feitencijfers/MIRA-T/sectoren/energiesector/energiegebruik-in-vlaanderen/>.

⁶ Cijfers terug te vinden op <http://www.iangv.org/current-ngv-stats/>.

del van deze resolutie wil het Vlaams Parlement zich uitspreken voor een actieprogramma dat transport op aardgas in Vlaanderen stimuleert.

Over transport op aardgas en de noodzaak van stimulansen

Al sinds de jaren 30 rijden er aardgaswagens rond in Europa. De technologie is volledig ontwikkeld en heeft zichzelf al bewezen als een geschikte en veilige transportmethode. Verschillende fabrikanten, waaronder Opel, Volkswagen, Fiat, Ford, Citroën, Peugeot, Volvo, Iveco en Mercedes, produceren voertuigen in een aardgasuitvoering. Volgens de International Association of Natural Gas Vehicles⁷ (IANGV) reden er eind 2011 wereldwijd meer dan 15 miljoen voertuigen rond met aardgas als brandstof, variërend van personenauto's, bestelwagens en vrachtwagens tot openbaar vervoer en taxi's. Het merendeel zijn gewone voertuigen die omgebouwd werden en zowel op benzine/diesel als op aardgas kunnen rijden. Iran en Pakistan spannen de kroon met elk zo'n 2.9 miljoen aardgaswagens. In de EU speelt vooral Italië een voortrekkersrol, met nu al zo'n 780.000 aardgasvoertuigen op de baan en een netwerk van 858 aangepaste tankstations. In Duitsland, Zweden, Frankrijk en Nederland vinden we eveneens heel wat aardgasvulpunten en wagens op cng en die aantallen nemen gestaag toe. Transport op aardgas is dus duidelijk aan een opmars bezig. België hinkt echter een eind achterop wat het aantal wagens op cng betreft, maar vooral wat de infrastructuur betreft. In 2012 werden 75 personenwagens op cng ingeschreven⁸ en momenteel rijden er zo'n 700 rond. In 2013 werden slechts 4 nieuwe vergunningen voor aardgastankstations afgeleverd, wat het totale aantal voor heel Vlaanderen op 18 brengt⁹. Dat steekt schril af tegen de situatie in pakweg Nederland, waar meer dan 125 tanklocaties operationeel zijn en tientallen in aanbouw¹⁰. Onze buurlanden werken duidelijk aan de uitbouw van een netwerk, Vlaanderen kan als belangrijk transitgebied niet achterblijven.

Een Vlaams actieprogramma dat aardgas als transportbrandstof promoot, biedt een antwoord op de ambitieuze aardgasprogramma's in het buitenland, maar is vooral nodig om de strijd tegen de klimaatverandering kracht bij te zetten en ons leefmilieu leefbaar te houden. Immers, door zijn schone verbranding laat aardgas veel minder schadelijke stoffen achter in de buitenlucht in vergelijking met traditionele brandstoffen als benzine, diesel en lpg. De lijst van voordelen voor mens en milieu is aanzienlijk: rijden op aardgas vermindert de CO₂-uitstoot op de hele keten (van productie tot uitlaat) met 12% ten opzichte van diesel en 27% ten opzichte van benzine, terwijl rijden op biogas nagenoeg CO₂-neutraal is. Er worden geen kankerverwekkende stoffen zoals pak (polycyclische aromatische koolwaterstof), butadien en aldehyde uitgestoten en de emissie van fijn stof ligt 95% lager dan bij dieselwagens. Voor het transport van aardgas wordt bovendien gebruikgemaakt van het bestaande ondergrondse aardgasnetwerk, waardoor er geen vrachtvervoer of extra netten nodig zijn om aardgas tot in de tankstations te brengen. Ook werd aangetoond dat aardgasauto's 50 tot 70% stiller zijn dan dieselauto's. Dat zou vooral in stedelijke gebieden een forse vermindering van geluidsoverlast betekenen. Ook inzake veiligheid scoort cng hoge punten. In tegenstelling tot lpg is cng lichter dan lucht, waardoor het bij een lek onmiddellijk oplost in de lucht en niet onder de wagen kan blijven hangen. Ten slotte is cng ook aanzienlijk goedkoper dan de traditionele brandstoffen (30 tot 50%), waardoor de meerprijs van een cng-voertuig op enkele jaren tijd terugbetaald is. Bovendien is aardgasfederatie KVBG onlangs gestart met een actie die bij de aankoop van een cng-wagen

⁷ Cijfers terug te vinden op <http://www.iangv.org/current-ngv-stats/>.

⁸ Zie jaarrapport FEBIAC, pagina 6: http://www.febiac.be/documents_febiac/2013/rapportannuel2013-NL.pdf.

⁹ Antwoord van Vlaams minister Joke Schauvliege op schriftelijke vraag nr. 833 van mevrouw Griet Smaers van 26 augustus 2013.

¹⁰ Zie: <http://www.groengasmobiel.nl/>.

een premie toekent van 2000 euro¹¹, wat overeenkomt met de geraamde meerprijs. Verschillende automerken bieden eveneens premies aan, waardoor het totale voordeel kan oplopen tot 6000 euro¹² en de meerprijs van een cng-wagen dus ruimschoots gecompenseerd wordt.

Ondanks het feit dat Vlaanderen op het vlak van aardgasvulpunten achterophinkt, tonen verschillende bedrijven interesse om aardgaswagens op te nemen in hun wagenpark of bestaande wagenparken om te bouwen (onder andere de Post, DHL, Belgacom en een aantal taxibedrijven). Hoewel alle grote automerken aardgasmodellen in hun aanbod hebben opgenomen, blijft de verkoop in België zeer bescheiden. Die verkoop zal pas op gang komen als er voldoende aardgastankstations zijn, terwijl die er pas komen als er voldoende aardgasauto's rondrijden. Zo ontstaat een 'catch 22-situatie' waarin iedereen naar iedereen kijkt, maar die doorbroken kan worden door een stimulerend overheidsbeleid. Zo zou de overheid de grotere tankstations kunnen verplichten tot het aanbieden van minstens één alternatieve brandstof, zoals sinds 2006 in Zweden het geval is. Het Duitse voorbeeld leert ons dat er eerst een basisnetwerk van tankstations moet zijn alvorens particulieren, bedrijven en overheden overgaan tot de aanschaf van auto's, bestelwagens en bussen op aardgas. Het beschikbaar stellen van tankinfrastructuur moet logischerwijs voorafgaan aan het creëren van markten. De proefprojecten van onder andere Colruyt (DATS 24¹³) en Ecofillco¹⁴ kunnen de Vlaamse overheid nuttige informatie opleveren voor het stimuleren van de verdere aanleg van tankstations voor aardgas.

Ook openbare besturen hebben initiatieven genomen. De gemeente Brasschaat toonde aan dat een lokale overheid een trekkersrol kan spelen bij nieuwe innovatieve toepassingen. Om de kip-of-ei-impasse te doorbreken, besliste de gemeente om een cng-tankstation te vestigen op de site van Campus Coppens. Naast particuliere aardgasauto's zullen ook de door de gemeente aangeschafte aardgasauto's – een Opel Combo en een Ford Transit – er kunnen tanken.

Het ecologische bewustzijn is intussen in brede lagen van de maatschappij doorgedrongen. Dat betekent dat de nieuwe, groenere wagens in de toekomst een competitief voordeel zullen hebben ten opzichte van andere voertuigen. De verplichte affichage van CO₂-uitstoot en verbruik kan daarbij een nuttig instrument zijn voor de consument en zijn ecologische bewustzijn prikkelen. Dat laatste is nodig, want de Belgische voertuigenmarkt is tamelijk conservatief en voorlopig is de consument niet geneigd om uit zichzelf over te schakelen op een aardgasauto.

Naastr de particuliere consument moet ook de bedrijfswereld en dan vooral de logistieke sector aangemoedigd worden om over te schakelen op transportmiddelen, aangedreven door aardgas. Volgens een recente studie die werd uitgevoerd in opdracht van de Nederlandse overheid, stoot een vrachtwagen op gas tot 20% minder broeikasgassen uit en kan bovendien hetzelfde reductiepercentage gehaald worden in de scheepvaart – zowel bij

¹¹ "Industrie duwt Belgen naar auto op aardgas", De Tijd, 31 december 2013, zie: http://www.tijd.be/nieuws/ondernemingen_auto/Industrie_duwt_Belgen_naar_auto_op_aardgas.9447138-3100.art.

¹² "Premies tot 6000 euro bij aankoop wagen op aardgas", Deredactie.be, 31 december 2013, zie: <http://www.deredactie.be/cm/vrtnieuws/binnenland/1.1820076>.

¹³ In het najaar van 2010 startte Colruyt met een proefproject van 4 DATS 24-stations op cng (in Anderlecht, Halle, Ninove en Antwerpen). Indien het proefproject positieve resultaten oplevert, wil Colruyt uitbreiden naar 28 cng-tankstations binnen 3 jaar. Tegen 2015 wil Colruyt via de DATS 24-stations ook biogas verdelen (www.dats24.be).

¹⁴ Ecofillco is een van de grootste voortrekkers van rijden op aardgas in België. Het werkt samen met Opel, Iveco, Mercedes en Fiat. Ecofillco biedt vulstations aan die bedrijven en particulieren thuis kunnen plaatsen (www.ecofillco.be).

binnenvaart- als bij zeeschepen – indien de methaanemissies daar beperkt worden¹⁵. Het loont dus zeker de moeite om de tankinfrastructuur niet enkel uit te breiden langs onze wegen, maar ook langs onze binnenwateren en in onze havens. Ook de Europese Commissie is die mening toegedaan, zoals blijkt uit het voorstel voor een richtlijn voor de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen¹⁶ en het begeleidende actieplan voor het gebruik van lng in de scheepvaart¹⁷.

Om de nodige mentaliteitsverandering teweeg te brengen en zowel de Belgische consument als de bedrijfswereld aan te zetten om naast de klassieke keuze tussen benzine en diesel ook gas in overweging te nemen, zijn stimulansen van overheidswege nodig. Om voor een echte doorbraak te zorgen, zullen de hogere overheden (het Vlaamse Gewest en de federale overheid) extra inspanningen moeten leveren door:

- in een gepast regelgevend kader voor tankstations en vulinstallaties te voorzien;
- het goede voorbeeld te geven met een groen aankoopbeleid dat aardgasvoertuigen opneemt in de eigen voertuigenvloten;
- via fiscale stimuli (belasting op de inverkeerstelling, Eurovignet, jaarlijkse wegenbelasting, belasting op bedrijfswagens, investeringsaftrek¹⁸) de aankoop van voertuigen op aardgas te bevoordelen of investeringen in vulinstallaties te bevorderen (via de investeringsaftrek);
- via het accijnzenbeleid en via een hogere aftrekbaarheid van de brandstofkosten¹⁹ voor personenwagens op cng het voordeel van rijden op aardgas te behouden.

Bart MARTENS

Dirk DE KORT

Wilfried VANDAELE

Steve D'HULSTER

Robrecht BOTHUYNE

Tine EERLINGEN

Valerie TAELEMAN

¹⁵ CE Delft, 2013, 'Natural gas in transport. An assessment of different routes', zie: http://www.cedelft.eu/?go=home.downloadPub&id=1414&file=TNO_CE_Delft_ECN_4818_Natural_gas_in_transport_def.pdf.

¹⁶ Voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen van 24 januari 2013 (COM(2013)18, Artikel 6). Zie: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2013:0018:FIN:NL:PDF>.

¹⁷ Werkdocument van de diensten van de Commissie betreffende een actieplan voor een alomvattend EU-kader voor LNG in de scheepvaart van 24 januari 2013 (SWD (2013) 4), zie: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=SWD:2013:0004:FIN:EN:PDF>.

¹⁸ Door de investeringsaftrek kunnen sommige belastingplichtigen hun belastbare winst verminderen met een bepaald percentage van het bedrag dat door de onderneming aan een nieuwe investering werd besteed. Momenteel geeft een milieuvriendelijke of energiebesparende investering recht op een eenmalig verhoogde investeringsaftrek van 13,5%. Terug te vinden op <http://www.ecosubsibru.be>.

¹⁹ De aftrekbaarheid van brandstofkosten bedraagt vanaf 1 januari 2010 75%, dit zowel in de personenbelasting als in de vennootschapsbelasting en dit ongeacht het soort brandstof.

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

Het Vlaams Parlement,

- gelet op:
 - 1° de Europese doelstellingen en normen voor luchtverontreiniging en geluidshinder en de intentie van Vlaanderen om die te halen;
 - 2° het maatregelenpakket dat de Europese Commissie op 24 januari 2013 presenteerde, waarin een strategie wordt uiteengezet voor alternatieve, schone brandstoffen voor de vervoerssector, in het bijzonder het actieplan voor het gebruik van liquefied natural gas of vloeibaar aardgas (Lng), met als doel een nationale strategie voor het gebruik van alternatieve brandstoffen;
 - 3° het feit dat, volgens de nulmeting in februari 2010 van de studiedienst van de Vlaamse Regering:
 - a) de emissies van broeikasgassen door het verkeer in Vlaanderen constant blijven en zelfs een stijgende trend vertonen;
 - b) een derde van de Vlaamse bevolking overdag nog steeds wordt blootgesteld aan geluidsdrukniveaus boven 65dB, afkomstig van het wegverkeer;
 - c) slechts een vijfde van het Vlaamse personenwagenpark momenteel voldoet aan de Euro 4-norm;
 - 4° de bevinding dat de dagnormen voor fijn stof in 2010 op verschillende plaatsen in Vlaanderen werden overschreden;
 - 5° de huidige kip-of-eisituatie in Vlaanderen waarbij er geen voertuigen op aardgas worden verkocht omdat er geen tankstations zijn, maar waarbij er ook geen tankstations met aardgas ingericht worden omdat er geen aardgasvoertuigen rondrijden;
- overwegende dat:
 - 1° aardgas als transportbrandstof een positieve impact heeft op onze luchtkwaliteit;
 - 2° aardgastransport een belangrijke rol kan innemen in de transitie naar transport op biogas, groene elektriciteit en duurzaam geproduceerd waterstofgas;
- vraagt de Vlaamse Regering:
 - 1° een actieprogramma op te zetten om de verspreiding van cng-tankstations (compressed natural gas of aardgas onder druk) te bespoedigen en het gebruik van cng-voertuigen in Vlaanderen te stimuleren, alsook de Vlaamse industrie te ondersteunen in het benutten van de opportuniteiten die zo iets met zich meebrengt;
 - 2° nauw samen te werken met zowel de distributienetbeheerders als de autoconstructeurs, de technologieleveranciers, de pomphouders en de beheerders van wagenparken om een dekkend netwerk van stations te realiseren;
 - 3° een platform op te richten dat kennis en ervaring op het gebied van rijden op aardgas bundelt. De dialoog met landen, bedrijven of overheden die al op aardgas rijden is daarbij van groot belang;
 - 4° een ondersteuning uit te werken voor pomphouders en exploitanten van tankstations die investeren in een cng-vulpunt;
 - 5° op termijn het voorzien van tankmogelijkheden voor cng in de sectorale milieuvergunningvoorwaarden (Vlarem II) op te leggen aan exploitanten van de grotere tankstations;
 - 6° de distributienetbeheerders ertoe aan te zetten om, tegen kostendekkende voorwaarden, thuisvulinstallaties voor aardgas te realiseren op verzoek van geïnteresseerde gezinnen en bedrijven;
 - 7° maximaal in te spelen op Europese programma's zoals het 'Green Cars Initiative', de 'European Strategy on Clean and Energy Efficient Vehicles' en het 'Strategic Transport Technology Plan';
 - 8° het gebruik van aardgasbussen door De Lijn extra ondersteuning te bieden;

- 9° bij de Federale Regering aan te dringen op:
- a) het behoud of vergroten van het huidige verschil tussen de accijnzen op traditionele brandstoffen en de accijnzen op aardgas;
 - b) een hogere aftrekbaarheid van de brandstofkosten voor personenwagens op cng in vergelijking met de kosten voor andere brandstoffen;
 - c) het instellen van een aparte categorie voor personenwagens en vrachtwagens op cng in het systeem van de eenmalig verhoogde investeringsaftrek, zodat de investering in een voertuig op cng recht geeft op een hogere aftrek dan 13,5%;
- 10° te allen tijde te zorgen voor een afstemming tussen Vlaamse en federale maatregelen, om elkaar tegenwerkende, maar ook overlappende, maatregelen te voorkomen.

Bart MARTENS

Dirk DE KORT

Wilfried VANDAELE

Steve D'HULSTER

Robrecht BOTHUYNE

Tine EERLINGEN

Valerie TAELEMAN