



VERSLAG HOORZITTING – Milieuthema's op Tafel
6 mei 2008

Het Europees Klimaatbeleid en de Vlaamse Auto-industrie

Inleiding

Hubert David (Voorzitter Minaraad) verwelkomt de deelnemers aan de hoorzitting en geeft aan waarom de Minaraad deze hoorzitting organiseert. Op regelmatige basis worden experts uitgenodigd om rond een bepaald thema van gedachten te wisselen met raadsleden en andere genodigden. De informatie uit dergelijke hoorzittingen kan daarna gebruikt worden in de formele adviezen van de Raad. Vervolgens overloopt hij het programma. Hij geeft aan dat dhr. Peter Leyman zich verontschuldigd heeft aangezien hij een andere belangrijke verplichting heeft.

Presentaties

Auto's en CO₂ Waarom aanpakken?

Als aanzet tot het thema geeft **Bram Claeys** (Bond Beter Leefmilieu, voorzitter werkgroep Energie en Klimaat Minaraad) een algemene situering van de problematiek. Het presenteert dus niet de visie van de milieubeweging. Eerst situeert hij de klimaatuitdaging waarmee we worden geconfronteerd. De toename van de temperatuur moet onder de 2° blijven. Daarom moet de uitstoot van broeikasgassen beginnen dalen binnen 10 tot 15 jaar. Wereldwijd is een daling nodig van 50% tot 85% tegen 2050. In de ontwikkelde landen is een daling nodig van 30% in 2020 tot 90% in 2050 wegens de grotere verantwoordelijkheid en draagkracht van die landen. Voordelen van het klimaatbeleid zijn een hogere energieonafhankelijkheid en een stimulans voor innovatie.

De Europese doelstellingen voor het klimaatbeleid na 2012 zijn gekend. Een globale emissiereductie van 20% (unilateraal) of 30% (multilateraal) tegen 2020 (t.o.v. 1990). 20% meer hernieuwbare energie, 20% energie-efficiëntieverbetering en een hervorming van de emissiehandel.

De uitstoot van de transportsector onder controle brengen is een dringende opdracht. In België steeg de uitstoot met 32% sinds 1990, en vertegenwoordigt 19% van de totale uitstoot. Vervolgens toont **Bram Claeys** aan dat de aanpak van deze uitstoot op Europees niveau via een vrijwillige overeenkomst met de sector niet gewerkt heeft. De constructeurs halen de doelstellingen niet waartoe ze zich vrijwillig verbonden hebben.

De Europese Commissie heeft daarom een voorstel gepresenteerd om regulerend op te treden. De doelstelling is om tot een uitstoot te komen van 120g CO₂/km in 2012. Tot 130g CO₂/km moet dit gehaald worden via voertuigtechnologie, 10g moet via bijkomende maatregelen (biobrandstoffen, betere banden, betere airco, verkeersmanagement, ecodriving, enz.) gerealiseerd worden. De Commissie heeft dus gezorgd voor heel wat flexibiliteit om deze doelstelling te halen. De extra kost van de maatregel wordt geschat op 1300 euro per wagen, die echter gecompenseerd wordt door 2700 euro besparing op het brandstofverbruik.

Volgens **Bram Claeys** moet het beleid om de CO₂-uitstoot van wagens te reduceren zich verder focussen op (1) verdere decarbonisatie van de voertuigen (via lichtere wagens en alternatieve motortechnologie bv. gebaseerd op hernieuwbare stroom), (2) alternatieve transportmodi en (3) reductie van het volume aan wegtransport.

Vragen en debat

Paul Arents (De Lijn) wijst er op dat er geen Europese doelstellingen naar voor geschoven worden over de *modal shift*. Hij vraagt hoe dit komt. Verder wijst hij er op dat een betere verkeersdoorstroming een onderdeel is van de integrale aanpak. Het

Vlaamse mobiliteitsbeleid is in de eerste plaats gericht op het realiseren van een *modal shift* naar de duurzame vervoerwijzen (voetgangers, fietsers, openbaar vervoer). Het concept 'betere doorstroming' moet vanuit die Vlaamse optiek in de eerste plaats tot een hogere commerciële snelheid van het openbaar vervoer leiden. Wanneer zo'n consequent doorstromingsbeleid voor het openbaar vervoer onbedoeld leidt tot moeizamer doorstroming van het individuele autoverkeer, dan is dat maar zo. Dat is dan *collateral damage*. De moeizamere doorstroming van het individuele autoverkeer kan zelfs een stimulans zijn om toch op het openbaar vervoer over te stappen. Betere doorstroming van het openbaar vervoer hoeft trouwens niet altijd onvermijdelijk te leiden tot slechtere doorstroming van het individuele autoverkeer. Naast de vrije busbanen zijn er 'zachtere' infrastructurele ingrepen die doorstroming van het openbaar vervoer kunnen verbeteren, zonder dat het individuele autoverkeer daar hinder van ondervindt. Tenslotte wijst hij er op dat een betere bereikbaarheid (bv. van de binnenstad) niet automatisch mag betekenen dat je met je wagen tot op de markt moet kunnen. Alle vervoersmodi moeten in rekening gebracht worden. **Bram Claeys** geeft aan dat er op vlak van *modal shift* zelfs stappen achteruit gezet worden in de Europese beleidsteksten. Verder stelt hij dat de 'integrale aanpak' van de CO₂-uitstoot niet onzinnig is, maar dat de gerealiseerde emissiereducties moeilijk toewijsbaar zijn. Hierdoor wordt het moeilijker om de constructeurs op hun verantwoordelijkheid te wijzen. Dit is vooral spijtig aangezien de 120g doelstelling technisch haalbaar is. **Eloi Glorieux** (Volksvertegenwoordiger Groen!) stelt een vraag over de naleving van milieu-informatie in advertenties, over de hindernissen die er bestaan om bestaande alternatieve motortechnologie ook reëel in te voeren (bv. hybride bussen die reeds rijden in Sao Paolo) en de mogelijkheid om het verkeersvolume te verminderen in het licht van de logistieke doelstellingen van de Vlaamse overheid. **Bram Claeys** geeft aan dat er een zeer duidelijk KB bestaat over milieu-informatie maar dat dit niet nageleefd wordt. Hij bevestigt de tegenstelling tussen de noodzakelijke reductie van het verkeersvolume en de logistieke doelstellingen van Vlaanderen zoals opgenomen in het 'Vlaanderen in Actie'-plan.

Wat zijn de kansen voor een milieuvriendelijke auto-industrie in Europa?

Jacco Lammers (C,mm,n) vertelt dat hij gek op auto's is en in 2006 afstudeerde als industrieel ontwerper op het c,mm,n project. Dit is een project op initiatief van de Nederlandse Stichting Natuur en Milieu die de uitdaging aanging om een auto voor de toekomst te ontwikkelen. Hiervoor hebben ze een beroep gedaan op de Technische Universiteiten van Delft en Eindhoven en de Universiteit Twente. Het project werd gelanceerd in 2007.

Vervolgens stelde hij de vraag "Wat is milieuvriendelijk"? Hij gaf het voorbeeld van een wagen die door Volkswagen gebouwd wordt en die 1l. benzine verbruikt per 100 km. Vanuit een integrale visie op duurzame ontwikkeling is dit echter geen duurzame wagen gezien de zware milieubelastende grondstoffen die gebruikt worden en de beperkte bruikbaarheid van het voertuig (niet meer dan een ligfiets met motor). De traditionele autoconstructeurs vertrekken bij de ontwikkeling van een nieuwe wagen van de wagen van vandaag en passen die gradueel aan met aandacht voor *performance, purchase price en perceived quality*. Het resultaat is een steeds zwaardere, snellere, grotere,... wagen. Bij het C,mm,n project is men vertrokken van een visie op 2020 met een sterke focus op de 'behoeften' van de mensen. Dit is prioritair. Het resultaat hoeft zelfs geen 'auto' te zijn.

Volgens **Jacco Lammers** wordt de visie op 2020 bepaald door drie thema's. Eerst is er de vaststelling dat we in een *controlled network society* leven. De relaties tussen mensen zijn sterk veranderd (vluchtiger over grotere afstanden, enz.). ICT ontwikkelingen spelen hierbij een belangrijke rol. Een tweede vaststelling is *economising sustainability*, we voelen in onze portemonnee wanneer ons gedrag onduurzaam is. De derde vaststelling is de grote symbolische waarde van de wagen

(*icon car*). Maar wagens worden steeds duurder. Steeds meer is de eerste wagen van jongeren een leasewagen. Het antwoord op deze vaststellingen is volgens hem geen nieuwe heilige koe, maar een integraal mobiliteitsconcept.

Dit nieuwe concept heeft drie kenmerken.

1. *Open source* ontwikkelen. Alle bouwtekeningen worden op internet gezet, dus geen unieke gepatenteerde wagen. Iedereen mag de elementen gebruiken, maar moet zijn verbeteringen ook beschikbaar stellen voor iedereen (= *controlled network society*).
2. Herfabriceren volgens het *cradle to cradle* principe. Een leasewagen verliest 50% van z'n waarde na drie jaar. Dit is hoofdzakelijk verlies aan 'gevoelswaarde' want die wagen is helemaal niet versleten. De C,mm,n wil daarom de focus (en dus ook de waardering) leggen op het gebruik van de wagen. Na bv. drie jaar gebruik moet het mogelijk zijn om de buitenkant aan te passen om tegemoet te komen aan nieuwe trends, diensten, enz. Dit gebeurt trouwens al voor grote kopieerapparaten.
3. Diensten door technologie. Die maken gebruik van een multimodale routeplanner (verplaatsing niet enkel met wagen), *service hubs* (waar ook boodschappen gedaan of afgeleverd kunnen worden, of vergaderingen kunnen georganiseerd worden), intelligente voertuigen die bv. zelf rijden als er files zijn (ondertussen kan men dan werken, lezen...), vering in functie van het humeur, aandrijving van de wagen in functie van het gebruiksprofiel (elektrische motor, *fuel cell*-technologie,...).

Volgens **Jacco Lammers** leidt dit concept tot duurzame mobiliteit. Via herfabricage hebben de gebruikers elke drie jaar een 'nieuwe' wagen. Dit moet leiden tot een verlaging van de eigendomskosten en van de ecologische voetafdruk met 25%. In 2009 wil men klaar zijn met de praktische organisatie van het project.

Vragen en debat

Hans Tindemans (MORA) stelt vast dat het project veel nadruk legt op persoonlijke keuzes van mensen. Die beschikken echter niet steeds over voldoende of goede informatie en zien vaak door het bos de bomen niet meer. Producenten maken het de consument niet gemakkelijk om de juiste keuzes te maken. **Jacco Lammers** erkent dit. Het project komt hier voor een stuk aan tegemoet door wagens (via het *open source* systeem) op lokale schaal te produceren, aangepast aan de specifieke lokale omstandigheden. **Johan Malcorps** (Groen!) vraagt of het niet logischer zou zijn om af te stappen van het individuele bezit van een wagen en gebruik te maken van een deelwagen. **Jacco Lammers** geeft aan dat het project focust op de beginnende leasewagenrijder. Bedrijven kunnen ook gebruik maken van poolwagens. **Guido Nelissen** (ACV) vraagt naar het realiseerbaarheidsgehalte van het project. **Jacco Lammers** wijst op de partners in het project, o.a. Athlon leasewagens. Maar die zijn niet groot genoeg om het project zelf volledig door te drukken. Hij voorspelt dat de traditionele producenten op termijn wel interesse zullen betonen. **Eloi Glorieux** (Volksvertegenwoordiger Groen!) geeft aan dat de autoconstructeurs in Vlaanderen voortdurend dreigen om hun productie te delocaliseren. Hoe kan dit project aan hen een nieuwe impuls geven? **Jacco Lammers** stelt dat zij meer contact willen hebben met de onderzoeksafdelingen van de klassieke autoproducenten, maar die zijn niet in Nederland gevestigd. Hij wijst er op dat Ford een gelijkaardig project heeft, nl. 'Ford 24'. **Bram Claeys** (BBL) merkt op dat het project gebruik maakt van technologie die al bestaat, maar blijkbaar niet doordringt op de markt. **Jacco Lammers** bevestigt dit en geeft aan dat soms juridische regels hiervoor verantwoordelijk zijn. Mercedes heeft een systeem van automatisch rijden, maar past dit niet standaard toe want ze vrezen dat de autoverzekeringen hen verantwoordelijk zullen stellen bij een ongeval.

Milieuvriendelijke technologische ontwikkelingen in de voertuigindustrie in Vlaanderen

Renilde Craps (Directeur Flanders' Drive) geeft aan dat zij het zal hebben over de volledige voertuigindustrie in Vlaanderen, assemblagebedrijven, toeleveranciers maar ook producenten van bussen, trailers, enz. Flanders' Drive werkt samen met al deze bedrijven. Zij start vervolgens met een aantal voorbeelden van nieuwe milieuvriendelijke producten van de Vlaamse voertuigindustrie: Van Hool produceert de eerste volwaardige hybride waterstofbus, Minister Van Brempt steunt de aankoop van 50 hybride (diesel/elektrische) bussen, het bedrijf Puch ontwikkelt belangrijke technologie voor hybride aandrijflijnen en Volvo Trucks zal vanaf 2009 hybride trucks bouwen. Daarnaast zijn er ook belangrijke milieuvriendelijke productieprocessen die opgezet werden in Vlaanderen: Volvo Trucks is de eerste CO₂-vrije onderneming van het land, een aantal grote spelers ontwikkelden samen een watervrije douche test voor voertuigen die van de band rollen.

Het onderscheid tussen 'product' en 'procesinnovatie' is belangrijk voor de verschillende spelers in Vlaanderen. Autoassemblagebedrijven en truckbouwers hebben enkel impact op het 'productieproces', de producten worden elders ontwikkeld. De Vlaamse bus- en trailerbouwers en sommige toeleveranciers hebben wel controle over hun producten en kunnen dus aan productinnovatie werken.

Renilde Craps stelt vervolgens de werking van Flanders' Drive voor. Het is het kennis- en innovatieplatform voor de voertuigindustrie in Vlaanderen, ondersteund door de Vlaamse Regering. Flanders' Drive biedt de sector een *high tech* omgeving om innovaties in de sector te stimuleren. Het doel is uit te groeien tot een internationaal competentiecentrum ter ondersteuning van een slagkrachtiger voertuigindustrie in Vlaanderen. De focus ligt op innovatie van producten en processen, mede bekrachtigd door het 12-stappenplan van de *task force* voertuigindustrie van de Vlaamse Regering. Belangrijk hierbij is dat het een 'vraag-gedreven' project is vanuit de industrie. De voertuigindustrie wordt erg gedomineerd door kortetermijn acties (brandjes blussen). Via een innovatie *road map* en via samenwerking moet de overleving van de sector in Vlaanderen veilig gesteld worden.

Renilde Craps geeft aan dat deze strategieanalyse weerspiegelt wordt in de volgende onderzoeksdomeinen binnen Flanders Drive, waarbij ze telkens een aantal voorbeeldprojecten geeft:

Manufacturing

- *Automotive Service Pooling*
- *In-Plant Logistics*
- *Integrated In-line Quality Systems for operators*, om het productieproces te verbeteren (meer wagens produceren die perfect van de band lopen).

Light Weight Materials

- *Weight Reduction Design & Production Solutions for Trucks, Busses and Industrial vehicles.*
- *Integrated Light Weight Door Concept*, het doel is gewichtsbesparing, wat vervolgens leidt tot brandstofbesparing (2%) en verminderde CO₂-uitstoot.
- *Local Energy Conversion* (bv. batterijen)

Active Safety

- *Vehicle Dynamics Server* (uitbreiding naar Environment Monitor)
- *Multifunctional Driver Monitor*

Clean Power Trains

☞ *Intelligence and integration in clean power trains*

Met uitzondering van het domein *active safety* hebben deze projecten allemaal een belangrijke milieurelevantie. **Renilde Craps** geeft aan dat op milieuvlak vooral het deurproject belangrijk is.

Als conclusie stelt zij dat de voertuigindustrie een snel evoluerende technologische sector is die rekening moet houden met zeer verschillende belangen: de overheid legt milieuwetgeving op en wil meer veiligheid, de consumenten vragen meer comfort en infotainment en de constructeurs staan onder druk om hun efficiëntie te verbeteren. In Vlaanderen zijn er heel wat kansen in deze sector, maar er is duidelijk nood aan een flankerend beleid vanwege de overheid.

Vragen en debat

Joeri Thijs (Greenpeace) geeft aan dat het toenemend gewicht, stijgende vermogens en topsnelheden van wagens een taboe is dat doorbroken moet worden, omdat in dat domein een erg groot CO₂-reductie potentieel ligt. Het CDO van de Universiteit Gent berekende dat wagens in België de voorbije jaren alsmar zwaarder, krachtiger en ook sneller zijn geworden. **Jacco Lammers** spreekt tegen dat wagens vandaag sneller zijn. Hij stelt dat we naar de vermogen-gewicht ratio moeten kijken, die is zelfs afgenomen in vele gevallen.

Mieke Vogels (Volksvertegenwoordiger Groen!) merkt op dat Flanders' Drive vertrekt vanuit de vraag en behoeften van de auto-industrie, terwijl het C,mm,n project vanuit de behoeften van de consument vertrekt. **Renilde Craps** geeft aan dat Flanders' Drive een antwoord geeft op de uitdaging van de auto-industrie tegen 2010. Zij verwacht dat beide projecten zich op termijn wel zullen vinden.

Raoul Weiler (Club van Rome) stelt dat bij de ontwikkeling van elektrische wagens de batterij de grootste *bottle neck* is. **Renilde Craps** geeft aan dat batterijen geen prioriteit zijn voor Flanders Drive. Zij zoeken naar een goede balans tussen ambitieus en bescheiden zijn. Daarom wordt gezocht naar niches, specifieke producten waarrond samengewerkt kan worden in plaats van te verdrinken in grote projecten die niet voor een meerwaarde in Vlaanderen kunnen zorgen.

Hans Tindemans (MORA) vraagt welk gewicht 'milieu' krijgt in de onderzoeksagenda van de auto-industrie? **Jean Wibaut** (General Motors) stelt dat in zijn bedrijf milieu het belangrijkste aandachtspunt is binnen hun toekomststrategie. Naast een bekommernis voor het milieu zit hier ook aandacht voor het eigen belang achter. **Hubert David** (Minaraad) vraagt wat de ontwikkelingstermijn is van een nieuwe wagen. **Jean Wibaut** (General Motors) stelt dat een totaal nieuw concept ontwikkelen 6 tot 7 jaar duurt. Het gaat dan wel niet om een volledig nieuwe wagen, men bouwt altijd verder op vorige modellen.

Tewerkstelling in een duurzame auto-industrie

Guido Nelissen (ACV Metaal) geeft toelichting bij de evolutie van de werkgelegenheid in de Belgische auto-industrie. Tussen 2000 en 2006 is de tewerkstelling gedaald met 4500 tot 51 211. In de assemblage vallen er klappen bij de auto's maar blijven de vrachtwagens en bussen goed presteren. In de toeleveringsindustrie is er een sterke groei van de tewerkstelling. Hij geeft aan dat het aantal geproduceerde wagens sterk gedaald is in België. Dit zal zich laten voelen op de Belgische handelsbalans. Voorlopig is de waarde van de export nog steeds hoger dan de import, maar op termijn evolueert dit zeker naar een tekort. Hetzelfde kan ook op Europees niveau vastgesteld worden. Europa is een belangrijke exporteur van wagens (vooral dure luxewagens). **Guido Nelissen** gaat in op de volgende aandachtspunten voor een duurzame auto-industrie in Europa:

1. Tijdens de laatste jaren vonden er omvangrijke verschuivingen plaats in de geografische inplanting van autobedrijven. Jaarlijks worden 5 tot 10 bedrijven gesloten, maar er komen er ook 15 nieuwe bij. In de VS is er delocalisatie uit Detroit naar het centrum, in Europa verplaatst de productie naar het oosten.
2. De ontwikkeling van de verschillende segmenten in de automarkt is ongunstig voor het milieu. Er is vooral groei bij de lagekostmodellen (vaak als 3e wagen) en de zware luxewagens. Die laatste categorie is de economische toekomst van Europa (als exportproduct) maar is tegelijk een ecologische ramp.
3. De autosector ondergaat een omgekeerde globalisering. Het aantal traditionele constructeurs blijft constant, maar er komen er heel wat nieuwe bij, o.a. uit China en India. Zij zullen over 20 jaar de toekomst van de auto-industrie bepalen. Bedrijven zoals TATA focussen op goedkope modellen (Nano), Guido Nelissen vraagt zich af of ze aandacht zullen hebben voor milieu en duurzame ontwikkeling.
4. Toeleveranciers worden steeds belangrijker. Er wordt voorspeld dat in 2015 80% van de waarde van een wagen geleverd wordt door toeleveranciers. ICT speelt een cruciale rol en zal ook de sleutel vormen voor duurzame wagens.
5. Guido Nelissen voorspelt de opkomst van virtuele fabrieken. De constructeur is zoals een spin in een net van toeleveranciers, op termijn zullen constructeurs zelfs de productie uitbesteden. Dit maakt bv. dat er geen 'Vlaamse auto-industrie' meer zal bestaan. Enkel een aantal 'elementen' uit die sector zullen nog aanwezig zijn in Vlaanderen. PriceWaterhouseCoopers voorspelt dat autoconstructeurs zich zullen beperken tot brand owners die enkel instaan voor design en marketing. De productie zal gebeuren via toeleveranciers van modules en dienstverleners. Een ander mogelijk gevolg hiervan is het ontstaan van mini-assemblagebedrijven dicht bij de klanten.
6. Op milieuvlak is al een hele weg afgelegd met katalysatoren, roetfilters, geluidsbeperking enz. Toch is er nog een lange weg af te leggen. Er zijn verschillende beloftevolle technologieën (hybrid, CCS, Fuel cell,...). Bedrijven moeten echter op alle paarden wedden om de juiste trein niet te missen, en dit is zeer duur.
7. Duurzaamheid heeft dus een hoge prijs, met belangrijke sociale gevolgen (wagen is nodig om op het werk te geraken, dalende verkoop heeft impact op tewerkstelling, oudere wagens blijven langer rijden,...).
8. Bedrijven investeren ook in duurzame productieprocessen (duurzaamheidsrapportage, milieubeheersnormen zoals EMAS, CO2-vrije bedrijven,...) Ford Genk heeft een Product Sustainability Index opgesteld die een levenscyclusanalyse maakt van de modellen.

Zowel in Vlaanderen (Task Force Automobiel, Flanders' Drive, IWT) als in Europa (industriebeleid, CARS21, technologieplatformen,...) lopen er belangrijke en noodzakelijke ondersteunende initiatieven. **Guido Nelissen** stelt tot slot dat de overheid automobielclusters moet ondersteunen en uitbouwen in internationale netwerken. Maar de auto moet ook een onderdeel worden van een duurzaam mobiliteitssysteem.

Vragen en debat

Frans Fierens (IRCEL-VMM) stelt vragen bij de 'ultra-zuivere' dieseltechnologie die een aantal autoconstructeurs als alternatief voor de 'hybride' technologie willen ontwikkelen. Hij benadrukt dat België (Vlaanderen) één van de meest verdieselde landen ter wereld is, en dat het ondanks de nieuwe 'propere diesels' die op de markt komen heel moeilijk zal zijn om een aantal (Europese) luchtkwaliteitsnormen te halen. Vooral de NOx-uitstoot (en de daarmee samenhangende NO₂ concentratie in de buitenlucht) is een probleem. De nieuwe Euro 6 norm zal maar voor een verlaging van deze uitstoot zorgen vanaf 2014. **Joeri Thijs** (Greenpeace) wijst ook op de

uitstoot van ultrafijne stofdeeltjes door dieselveertuigen, die extra ongezond is en zelfs meer aanwezig zouden zijn in nieuwe dan in oudere dieselauto's. De technologische vooruitgang bij wagens is relatief, er worden nog steeds wagens op de markt gebracht die evenveel verbruiken als de allereerste wagens. Het is ook niet zo dat alle schuld bij de consumenten gelegd mag worden (omdat zij zo'n wagens zouden willen), er wordt bv. veel meer reclame gemaakt voor SUV's als voor kleinere en zuinige wagens. Hij relativeert ook de meerkost voor wagens door de milieunormen (gemiddeld 1300 euro volgens de EU). Die meerkost is er vooral voor de grote dure wagens. Bij kleinere en normaal gedimensioneerde wagens (auto's die mensen met een bescheiden inkomen verkiezen) is de kost verwaarloosbaar in vergelijking met de besparing op brandstof doorheen de levensduur van de auto. Hij wijst opnieuw op het grote CO₂ reductiepotentieel van *downsizing* van auto's: zo geeft hij aan dat bv. het aftoppen van de maximumsnelheid op 160 km/u voor een besparing van 33% in het verbruik en bijgevolg ook de CO₂-uitstoot kan zorgen.

Guido Nelissen stelt dat hij ontgoocheld is in de rol van de Duitse autoconstructeurs. Zij weigeren het roer om te gooien en blijven machowagens produceren. Hij stelt zich ook vragen bij de duurzaamheid van de piste van de kleine dure luxewagens zoals de A1 van Audi. **Jean Wibaut** (General Motors) stelt dat de nieuwe beleidsmaatregelen de marktopdeling in twee segmenten (meer dure en zware wagens samen met meer miniwagens) in de hand werkt. Premiumrijders van bv. BMW kunnen (en willen) betalen voor dure milieutechnologie, rijders van de typische middenklasse familiewagen kunnen dat echter niet of veel moeilijker. Het meest milieuvriendelijke marktsegment staat onder druk. **Jacco Lammers** stelt dat CEO's niet geïnteresseerd zijn in de totale CO₂-uitstoot. Zij willen zoveel mogelijk wagens verkopen. Maar meer wagens (zelfs zuinige) betekent meer vervuiling. Dit leidt tot een *tragedy of the commons* situatie. Het heeft geen zin om elke individuele klant (schaap) voor z'n verantwoordelijkheid te plaatsen. De totale CO₂-uitstoot (weide) moet aangepakt worden.

Hubert David besluit de hoorzitting. Hij wijst er op dat de discussie een sterk technische gehalte had. Ook fiscale aspecten en de doorwerking in het beleid zijn belangrijk. Hij geeft aan dat ook die elementen zullen meegenomen worden in de verdere werking van de Minaraad rond dit thema.

De presentaties van de sprekers staan op de website van de Minaraad. U kan klikken op de volgende link: <http://www.minaraad.be/hoorzittingen/2008/het-europees-klimaatbeleid-en-de-vlaamse-auto-industrie>

Deelnemers

Paul Arents (De Lijn), Peter Bostyn (ABVV), Bram Claeys (BBL), Renilde Craps (Flanders' Drive), Hubert David (Minaraad), Caroline De Bosscher (VMM), Thibaut De Gyns (BIM), Lieven De Rouck (N-VA), Bert De Wel (Minaraad), Barbara Degroote (Provincie Antwerpen), Luk Duerinck (Belgische Petroleum Federatie), Frans Fierens (IRCEL – VMM), Eloi Glorieux (Groen!), Jan Kretzschmar (VLEVA), Jacco Lammers (SundayAfternoon.nl), Olivier Mairesse (VUB), Johan Malcorps (Groen!), Guido Nelissen (ACV-Metaal), Nele Sergeant (VUB), Joeri Thijs (Greenpeace), Hans Tindemans (MORA), Marc Vanden Bosch (VOKA), Ellen Van Hertbruggen (ALCLB), Henk Van Noten (Brussels Gewest), Jean Van Steenwinckel (Defensie), Line Vancraeynest (VMM – MIRA), Mieke Vogels (Groen!), Raoul Weiler (Club van Rome), Wibaut Jean (General Motors).

Verontschuldigd

Bart Bouciqué (CD&V), Karel Boutens (EU Permanente vertegenwoordiging), Frieda Brepoels (NV-A), Caroline De Geest (VMM – MIRA), Dirk De Kort (CD&V), Katleen

Mariën (VOKA), Resi Pansaerts (Minaraad Antwerpen), Vera Van der Borght (Open VLD), Tania Van Mierlo (LNE), Paul Van Snick (LNE), Chris Vinckier (KULeuven).