

bron :

Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen

PB C 180 van 11/06/98

Advies van het Comité van de Regio's over het "Milieubeleid in steden en gemeenten" - (98/C 180/04)

HET COMITÉ VAN DE REGIO'S,

gezien het conform artikel 198 C, vierde alinea van het EG-Verdrag op 11 juni 1997 door zijn Bureau genomen besluit om over het onderwerp "Milieubeleid in steden en gemeenten" een advies uit te brengen en commissie 4 ("Stadsbeleid") met de voorbereidende werkzaamheden te belasten;

gezien de conclusies van de Raad van 3 maart 1997 inzake de onderhandelingsvoorstellen van de Europese Unie voor de in december 1997 in Kyoto (Japan) plaatsvindende klimaatconferentie van de VN;

gezien het vierde en vijfde milieu-actieprogramma (van 1987 tot 1997);

gezien het Groenboek over het milieu in steden (1990);

gezien het eindrapport over "Europese duurzame steden" van de deskundigengroep Stedelijk Leefmilieu;

gezien het tijdens de eerste Europese conferentie over duurzame steden (mei 1994, Aalborg) vastgestelde Handvest "Europese steden en gemeenten op weg naar duurzaamheid" (Handvest van Aalborg)

gezien de tweede Europese conferentie over duurzame steden, gehouden in oktober 1996 in Lissabon;

gezien het rapport van de Commissie over de uitvoering van het EU-milieuprogramma "Op weg naar duurzame ontwikkeling" van 10 januari 1996 (1);

gezien rapport over Europese duurzame steden van de deskundigengroep Stedelijk Leefmilieu Europese Commissie, Brussel, 1996;

gezien het door commissie 4 op 14 januari 1998 goedgekeurde ontwerpadvies (CDR 393/97 rev. 2 -rapporteur: de heer Eveslage),

heeft tijdens zijn 22e zitting van 12 en 13 maart 1998 (vergadering van 12 maart) het volgende advies uitgebracht, dat met algemene stemmen is goedgekeurd.

1. Inleiding

1.1. Maatregelen voor een duurzame ontwikkeling kunnen het best door steden en gemeenten worden genomen. Het Comité heeft zich dan ook al in tal van documenten en vanuit verschillende invalshoeken met het onderwerp "stadsbeleid en milieu" bezig gehouden (2).

1.2. Tijdens de uitvoering van het vierde milieu-actieprogramma zijn al algemene discussies over steden en gemeenten gehouden. Deze mondden uit in het Groenboek over het milieu in steden (1990); ook is een groep in het leven geroepen waarin deskundigen op dit gebied zitting hebben. Om de raadpleging van alle betrokken partijen te stroomlijnen, heeft de Commissie verder in 1994 een forum opgericht dat over milieukwesties advies moet uitbrengen. Het door de Commissie (D-G XI) in 1993 gestarte project "Europese duurzame steden" moest institutionele en praktische voorstellen opleveren om de duurzame ontwikkeling van steden en gemeenten te vergroten, tot uitwisseling van ervaringen leiden en informatie over goede praktijken opleveren. In haar aan de communautaire, nationale, regionale en lokale overheden gerichte aanbevelingen om de uitvoering van het in het eindrapport uiteengezette programma te vergemakkelijken, wijst de Commissie erop dat hierbij voor steden en gemeenten een sleutelrol is weggelegd.

1.3. In haar eindrapport over het project "Europese duurzame steden" ziet de Commissie voor steden en regio's een doorslaggevende rol weggelegd bij de uitvoering van het milieubeleid. Zij wijst erop dat milieubescherming raakvlakken heeft met tal van andere beleidsterreinen en in de eerste plaats een zaak is van lokale en regionale overheden.

1.4. De Commissie komt tot de conclusie dat de Unie het belang van steden en gemeenten voor het milieubeleid beter moet profileren. Dan kunnen de huidige EU-maatregelen ook beter op de complexe problemen van steden worden afgestemd.

2. Stand van zaken

2.1. In juni 1992 hebben in Rio de Janeiro 170 landen het actieprogramma Agenda 21 over milieu en ontwikkeling in de 21ste eeuw ondertekend. In dit actieprogramma, dat zowel voor industrie- als voor ontwikkelingslanden geldt, staat war alle overheidsniveaus en maatschappelijke groeperingen moeten doen om verdere achteruitgang van het milieu te voorkomen. Met Agenda 21 wordt geprobeerd in de hele wereld een proces op gang te brengen dat moet uitmonden in duurzame ontwikkeling, zodat de aarde ook voor volgende generaties een leefbare planeet blijft.

2.2. Voor steden en gemeenten in Europa is hierbij een belangrijke rol weggelegd; onder het motto "globaal denken, lokaal handelen" kunnen zij namelijk op lokaal niveau de richting van dit proces mede bepalen en zo een bijdrage leveren aan een wereldwijde duurzame ontwikkeling. Krachtens het Handvest van Aalborg moeten zij deelnemen aan lokale Agenda 21- of soortgelijke maatregelen en lokale langetermijnprogramma's opstellen. Dit Handvest is ondertekend door bijna 300 lokale overheden uit 28 Europese landen, die in totaal meer dan 100 mln Europese burgers vertegenwoordigen. De campagne "Europese duurzame steden" werd aan het eind van de gelijknamige conferentie (mei 1994, Aalborg) in het leven geroepen.

2.3. 20 % van de EU-burgers woont in stedelijke gebieden met meer dan 250 000 inwoners, nog eens 20 % woont in middelgrote steden, 40 % in steden van 10 000 tot 50 000 inwoners (3), en - niet te vergeten - 20 % in steden en gemeenten met minder dan 10 000 inwoners. Maatregelen voor duurzame ontwikkeling moeten alle steden en gemeenten in de Unie in dezelfde mate ten goede komen. Vooral grote steden en dichtbevolkte gebieden hebben te maken met milieuproblemen, waarvoor democratische oplossingen nodig zijn. Er moet echter ook aandacht worden besteed aan de wisselwerking tussen stad en platteland. Een slechte verbinding tussen regio's of gemeenten van minder dan 10 000 inwoners en grotere steden leidt bijvoorbeeld tot meer autoverkeer, wat ook in deze steden schadelijke gevolgen heeft voor het milieu.

Aan de andere kant blijken steeds meer mensen uit grote steden naar het platteland te verhuizen, bijvoorbeeld omdat wonen daar goedkoper is en de levensomstandigheden er vooral voor kinderen als beter worden ervaren. Zij werken echter meestal in de stad, wat automatisch tot meer autoverkeer leidt. Daar komt nog eens bij dat mensen ook in de vrije tijd steeds vaker van hun auto gebruik maken. Van groot belang is de vraag hoe de mens het

stedelijk, plattelands- en natuurlijk milieu beïnvloedt; in dit verband zou men kunnen spreken van de "voetafdruk" van menselijke of stedelijke activiteiten.

2.4. Ter verbetering van het milieu hebben steden en gemeenten inmiddels al heel wat maatregelen genomen en successen behaald. Toch zijn er nog altijd veel problemen. Uit een opmerkelijk onderzoek dat het Europees milieu-agentschap in 1995 heeft uitgevoerd, blijkt dat de luchtkwaliteit in steden en gemeenten met meer dan 500 000 inwoners te wensen overlaat. Daarnaast hebben ongeveer 70 miljoen EU-burgers met "wintersmog" te maken. Ca. 80 % van de EU-bevolking woont in gebieden waar zich elke zomer minstens één keer te hoge ozonconcentraties voordoen ("zomersmog"). Oorzaken van deze milieuvervuiling zijn de industrie en verwarmingsinstallaties in woningen, maar ook steeds meer het autoverkeer in de stad. Het gebruik van de eigen auto is veel sneller toegenomen dan dat van alle andere vervoersmiddelen, en het ziet ernaar uit dat deze tendens zich zal voortzetten. Door het stijgende aantal auto's in steden worden de positieve milieueffecten van bijvoorbeeld katalysatoren teniet gedaan. In steden spelen bovendien nog andere milieuproblemen, zoals de verwijdering van afval(water). Het milieubewustzijn in steden en gemeenten is echter aanzienlijk toegenomen. Om de milieudoelstellingen van Agenda 21 wereldwijd te kunnen verwezenlijken, wordt nu her en der een proces op gang gebracht dat moet leiden tot een wezenlijke verbetering van het milieu en de levensomstandigheden in steden en gemeenten.

Met het oog hierop hebben het Europees Parlement en het Comité van de Regio's mede aangedrongen op een actiever EU-optreden inzake stedelijke ontwikkeling. Op de in Istanbul gehouden VN-conferentie over duurzame ontwikkeling van steden (Habitat 11) hebben de lid-staten en de Unie verklaard dat zij gezamenlijk zullen streven naar een duurzame ontwikkeling van steden en gemeenten.

2.5. Wereldwijde klimaatveranderingen waren het belangrijkste gespreksonderwerp van de internationale klimaatconferentie die in december 1997 in Kyoto is gehouden. Voor een duurzame ontwikkeling in de wereld is het van cruciaal belang dat minder broeikasgassen worden uitgestoten. Volgens vooraanstaande klimatologen is snel optreden geboden. Het IPCC, een panel van deskundigen van de Verenigde Naties, voorspelt dat de aarde anders in de volgende 50 á 100 jaar tussen 1 en 3,5 graad warmer zal worden. De zeespiegel zal hierdoor nog eens 15 á 95 centimeter stijgen, met alle gevolgen van dien voor o.m. uitgestrekte gebieden in Nederland, de marslanden in Groot-Brittannië, de Duitse Noordzeekust, kustgebieden langs de Zwarte Zee, de Italiaanse Po-vlakte en de Deense Waddenzee ten westen

van jutland. Voor de bevolking in deze streken zal dit rampzalige consequenties hebben. Bovendien zal de verwarming van het klimaat als gevolg van het broeikas effect lange tijd een schadelijke invloed hebben op volksgezondheid, flora en fauna, landbouw en visserij. Daarom dulden maatregelen niet langer uitstel. De Commissie zou de succesvolle activiteiten die ze in het kader van het vijfde milieu-actieprogramma heeft ontplooid, dan ook een vervolg moeten geven.

3. Europese Unie en stedelijk milieubeleid

3.1. In de Unie heeft het milieubeleid van steden onder meer betrekking op energie, bouwen, afval(water) en natuur- en landschapsbescherming. Als zodanig is het de belangrijkste factor voor een duurzame ontwikkeling; in dit verband geldt immers het motto "globaal denken, lokaal handelen". Ook in het kader van Agenda 21 is een milieuvriendelijke ontwikkeling alleen maar mogelijk als steden en gemeenten zelf kunnen bepalen welke maatregelen op welke beleidsterreinen nodig zijn. Hierbij moet men wel voor ogen houden dat Agenda 21 niet door steden en gemeenten, maar door 170 landen is ondertekend, zodat allereerst de lid-staten voor ondersteuning moeten zorgen; ook voor de Unie is hier echter een rol weggelegd.

3.2. De regionale structuur verschilt van lid-staat tot lid-staat; verantwoordelijkheden en bevoegdheden zijn vaak anders verdeeld. In alle lid-staten nemen steden en gemeenten, als laagste bestuursniveau, echter de concrete uitvoering van het beleid voor hun rekening. Dit geldt bijvoorbeeld voor de beleidsterreinen ruimtelijke ordening, energie, bouwen, verkeer en afval (water), die van invloed zijn op het milieu. Een duurzaam milieubeleid is dan ook onlosmakelijk verbonden met het beleid van steden in de Unie; zij moeten oplossingen zoeken voor de vele economische, sociale en milieuproblemen.

3.3. Tegen deze achtergrond is een succesvolle ontwikkeling van de Unie in hoge mate afhankelijk van de economische en milieuprestaties van steden en gemeenten. Als inwoners van regio's en gemeenten namelijk merken dat de kwaliteit van hun bestaan er dank zij de Unie op vooruitgaat, zullen zij zich sterker met haar identificeren. In dit verband zijn de woorden van de voormalig voorzitter van de Commissie, Jacques Delors, veelzeggend: hij riep de volgende eeuw uit tot "eeuw van de regio's".

3.4. De Unie heeft al in een vroeg stadium oog gekregen voor de wisselwerking tussen het communautaire en het lokale niveau. Ook zag zij al vroeg in dat het beleid van steden op duurzaamheid gericht moet zijn. Voor

het regionaal en het cohesiebeleid van de Unie zijn de structuurfondsen en het cohesiefonds de belangrijkste financieringsinstrumenten. In de periode 1994-1999 is voor deze beide fondsen in totaal ongeveer 170 miljard begroot. Omdat een succesvolle ontwikkeling op lokaal niveau bepalend is voor de ontwikkeling van de hele Unie, is ca 30 á 40 % van alle structuurfondsmiddelen bestemd voor de zogenoemde doelstelling 1-regio's. Dit zijn regio's die in hun ontwikkeling achterop zijn geraakt. De middelen voor de zogenoemde doelstelling 2-regio's zijn vooral bedoeld om industriegebieden te herstructureren. Enerzijds wordt dus steun verleend aan weinig ontwikkelde plattelandsregio's, anderzijds wordt geprobeerd de levens- en arbeidsomstandigheden in stedelijke gebieden te verbeteren. De interacties die zich hierbij voordoen, werden onderkend en tot criterium van een in heel Europa uit te voeren duurzaam stadsbeleid gemaakt. In het kader van de structuurfondsenregeling werd in 1994 het communautaire initiatief Urban in het leven geroepen. Dit initiatief is bedoeld om in achtergebleven binnenstadswijken samenwerkingsverbanden op te zetten, waarbij ontwikkelingsproblemen met behulp van geïntegreerde programma's moeten worden opgelost. Met het initiatief Integra worden werkgelegenheidsprojecten voor inwoners van probleemwijken uitgevoerd.

3.5. Voor een duurzame stedelijke ontwikkeling is het openbaar vervoer van groot belang. Dit geldt voor de transeuropese netwerken, maar ook voor het openbaar vervoer op lokaal niveau. Een goed functionerend openbaarvervoerssysteem, dat een aantrekkelijk alternatief vormt voor de auto, is van doorslaggevend belang voor een gezonde economie en voor een duurzame ontwikkeling van steden en gemeenten, en dus voor de kwaliteit van het bestaan van de bevolking. Daarom moet in het verkeersbeleid vooral gestreefd worden naar duurzame mobiliteit. Hierbij is het zaak rekening te houden met de mobiliteitsbehoefte van de bevolking en de economie, maar ook met de gevolgen van het verkeer voor het milieu. Daarom zou een duurzaam verkeers- en structuurbeleid centraal moeten komen te staan in het Europese subsidiebeleid. Tal van maatregelen zijn in dit verband nodig. Naast de uitbreiding van het openbaarvervoerssysteem, waarbij vooral aandacht dient te worden besteed aan de verbindingen van achteropgeraakte regio's met grotere steden, moeten de bevolking ook andere alternatieven voor de auto worden geboden. Het gemeentelijke vervoersbeleid zou daarom vooral gericht dienen te zijn op een milieuvriendelijke, efficiënte en goedkope combinatie van openbaar vervoer en van voorzieningen voor fietsers en voetgangers. Ook de bevoorrading van winkels in steden en gemeenten kan beter, wat minder hoge vervoerskosten met zich zou brengen en goed voor het milieu zou zijn. Duurzame mobiliteit kan dus zowel de economie als de kwaliteit van het bestaan in steden en gemeenten ten goede komen. In dit verband m., men echter niet vergeten

dat gemeentelijke dienstverlening op het gebied van het openbaar vervoer - maar bijvoorbeeld ook op dat van de energievoorziening en de afvalverwerking - door liberalisering in het gedrang kan komen. Met andere woorden: het gevaar bestaat dat steden en gemeenten minder ruimte overhouden om milieuvriendelijke maatregelen te kunnen nemen.

3.6. Steden en gemeenten zijn dus van doorslaggevend belang zijn voor een duurzame ontwikkeling. Het milieubeleid van de Unie heeft daarom een zogenoemde "bottom up"-structuur. De Europese bevolking ziet een duurzame ontwikkeling steeds meer als een cruciale factor voor een goede kwaliteit van het bestaan van de huidige en toekomstige generaties. In het Groenboek over stedelijke ontwikkeling van 1990 en het rapport over duurzame steden en gemeenten van 1996 wordt bij problemen op lokaal niveau aangedrongen op een geïntegreerde aanpak die sociale, economische en milieumaatregelen omvat. Het in 1993 gestarte project "Europese duurzame steden" is bedoeld om steden en gemeenten via rapporten, uitwisseling van ervaringen, netwerken en verspreiding van goede praktijken te helpen bij de uitvoering van het project "Agenda 21 op lokaal niveau" of van soortgelijke, op een duurzame ontwikkeling gerichte plannen. Lokale en regionale overheden worden terecht gezien als de motor van regionale, nationale en Europese vooruitgang. De huidige initiatieven en maatregelen van de Commissie gaan in de goede richting. Toekomstige EU-maatregelen op het gebied van stedelijke ontwikkeling moeten deze lijn doortrekken.

3.7. In het verleden heeft de Unie de aanzet gegeven tot veel activiteiten om het Europese milieubeleid te ondersteunen. Dank zij de verordening inzake milieu-audits heeft het milieubeheer in steden en gemeenten bijvoorbeeld een enorme ontwikkeling doorgemaakt. Ook de geplande richtlijn inzake de toetsing van programma's en plannen aan milieucriteria past in een duurzaam ontwikkelingsbeleid; de lid-staten kunnen echter, op basis van hun eigen regelgeving, grotendeels zelf uitmaken in welke vorm deze milieutoets gegoten moet worden. In het algemeen geldt echter dat er een duurzaam stedelijk beleid ook zonder in heel Europa uit te voeren maatregelen mogelijk is, mits de positieve effecten van een vrijwillige milieutoets met inachtneming van het subsidiariteitsbeginsel inzichtelijk worden gemaakt.

3.8. De Unie heeft verder een aantal steunprogramma's in het leven geroepen. Hiertoe behoren o.m.:

- Interreg II - voorkomen van en toezicht op vervuiling, afvalverwijdering, samenwerking op het gebied van ruimtelijke ordening, milieubescherming d.m.v. grensoverschrijdende

samenwerking met landen aan de binnen- en buitengrenzen van de Unie;

- Leader II - behoud en verbetering van het milieu, kwaliteit van het bestaan, technische hulp voor de ontwikkeling van het platteland;
- Urban - o.m. verbetering van de infrastructuur (b.v. de sanering van vervuilde grond, braakland en stadsparken);
- Resider II - o.m. allerlei milieumaatregelen zoals bodemsanering, landschapsarchitectuur;
- LIFE II - uniform financieringsinstrument voor het milieubeleid in de Unie;
- Milieu-informatie - programma om het milieubewustzijn te vergroten en overleg op gang te brengen tussen bedrijfsleven, en regionale en lokale overheden, milieu-organisaties en consumentenorganisaties;
- Altener - stimulering van het gebruik van duurzame energie en versterking van de concurrentiepositie van exploitanten van duurzame energiebronnen;
- Joule-Thermie - bevordering van een rationeel energieverbruik en van het verbruik van duurzame energie;
- SAVE II - programma voor energiebesparing, met name om de CO₂ - uitstoot terug te dringen; hierbij wordt ook rekening gehouden met het communautaire initiatief om het energiebeheer op regionaal en lokaal niveau te verbeteren;
- Leningen en garanties van de Europese Investeringsbank - om luchtvervuiling terug te dringen, minder grondstoffen te gebruiken en een rationeel energieverbruik te stimuleren.

Deze programma's hebben tot dusver uitstekend gewerkt. Daarom moeten omvang en werkingssfeer daarvan worden uitgebreid. Als een programma afloopt of als er geen geld meer voor is, zijn er middelen nodig om de periode tot het volgende steunprogramma te kunnen overbruggen. Alleen dán is het mogelijk de continuïteit van dit beleid in steden te garanderen.

3.9. In 1994 begon het in Kopenhagen gevestigde Europese Milieuagentschap (EMA) zijn activiteiten. Het moet de lid-staten en derde landen voorzien van technische, wetenschappelijke en economische informatie die zij nodig hebben voor milieumaatregelen en -wetten. Verder is het agentschap bezig observatiecentra op te zetten en houdt het een kaart bij waarop aangegeven is in welke gebieden het milieu bedreigd wordt. Ook is het een communautair netwerk aan het opzetten voor informatie over en toezicht op bodem, water en lucht, en werkt het aan een systeem voor rechtstreekse informatie over bosbranden en zure regen. Om al deze bezigheden tot een goed einde te kunnen brengen, heeft het agentschap een uit vakorganisaties en deskundigen bestaand Europees netwerk voor

informatie over en toezicht op het milieu opgericht. Verder is een aantal thematische groepen in het leven geroepen die zich met allerlei zaken, zoals emissies en binnenwateren, bezighouden. Het agentschap heeft een cruciale rol bij het doorgeven van betrouwbare, toetsbare informatie aan de Unie en de lid-staten; dankzij deze informatie kan toezicht worden gehouden op de uitvoering van het milieubeleid. Om het gebruik van deze informatie in de praktijk te vergemakkelijken, is de databank Corine tot stand gebracht. Het Comité juicht deze activiteiten, die nog verder uitgebreid en verdiept kunnen worden, zonder meer toe.

3.10. De in 1975 opgerichte Europese stichting tot verbetering van levens- en arbeidsomstandigheden houdt zich niet alleen met economische en sociale kwesties bezig, maar onderzoekt ook door welke milieufactoren het leven in steden beïnvloed wordt. In 1993 startte zij een programma voor innovaties op lokaal niveau, waarin economische en sociale duurzaamheidsaspecten in direct verband met sociale gerechtigheid en milieubescherming worden gebracht. De stichting deed ook onderzoek naar procedures en mechanismen (milieuaudit-verordening, medewerking van gemeenten) en naar technische innovaties. Zij wil met name de uitwisseling van informatie ondersteunen. Als een Europees reservoir van gegevens kan zij een wezenlijke bijdrage leveren aan een efficiënte, op internationale tendensen afgestemd ontwikkelingsbeleid van lokale overheden.

3.11. Het Comité spreekt zijn onvoorwaardelijke steun uit voor al deze activiteiten van de Unie. De Unie is terecht gaan inzien dat de kansen op een duurzame ontwikkeling stijgen als de Unie nog meer steun verleent aan het milieubeleid van steden en gemeenten; dankzij al deze milieumaatregelen van steden is namelijk ook op mondiaal niveau een duurzame ontwikkeling mogelijk. De Unie kan het gemeentelijke milieubeleid echter alleen verder blijven versterken als de bestaande steunprogramma's uitgebouwd worden; dan worden de al uitstekend werkende EU-programma's nog effectiever.

Om de continuïteit te waarborgen, moet bij het aflopen van een steunprogramma bovendien steun worden verleend om de periode tot het nieuwe programma te kunnen overbruggen. Verder zou bijvoorbeeld voor EU-gemeenten een wedstrijd op het gebied van duurzaam stadsbeleid kunnen worden uitgeschreven. Dat zou de uitwisseling van informatie tussen steden en gemeenten ten goede komen en goede voorbeelden van stedelijk milieubeleid onder de aandacht van andere steden en gemeenten brengen.

Om echt effectief te kunnen zijn, moeten de besluitvormingsstructuren op gemeentelijk en regionaal niveau versterkt worden; nu verschillen deze structuren namelijk nogal van elkaar in de Unie.

4. Voorbeelden van stedelijke milieumaatregelen

In veel Europese steden en gemeenten zijn en worden succesvolle projecten voor een duurzaam stadsbeleid uitgevoerd. Het aantal voorbeelden is zo groot, dat er hier slechts een paar kunnen worden behandeld. Niettemin blijkt ook uit deze summiere selectie dat steden en gemeenten een grote bijdrage kunnen leveren aan een duurzame ontwikkeling in de Unie.

4.1. Graz (Oostenrijk) - modernisering van verwarmingsinstallaties

In Graz, de hoofdstad van de Oostenrijkse deelstaat Steiermark, wordt de verwarming in gemeentelijke gebouwen gemoderniseerd. Deze maatregel maakt deel uit van een omvangrijk CO₂-reductieprogramma, dat ertoe moet leiden dat Graz in 2010 50 % minder CO₂ uitstoot en de emissie van andere schadelijke stoffen met minstens 60 % heeft teruggebracht. Dit sinds 1991 lopende project is gericht op energiebesparing en milieubescherming. Graz heeft in 1994 de verklaring van Heidelberg ondertekend en doet mee aan de campagne "Steden voor milieubescherming". In het kader hiervan is Graz de vrijwillige verplichting aangegaan om zijn CO₂-emissies terug te brengen.

Een belangrijk voorbeeld van de bijdrage die steden en regio's aan een duurzame ontwikkeling (lokale Agenda 21, lokale klimaatbescherming en de hiervoor noodzakelijke uitwisseling van ervaringen) kunnen leveren, is het klimaatverbond van Europese steden en regio's tot behoud van de atmosfeer van de aarde. Regio's die tot dit verbond toetreden, verklaren de leefomgeving van de inheemse volkeren in het Amazonegebied met financiële steun te zullen beschermen en ernaar te streven dat in 2010 twee keer zo weinig broeikasgassen worden uitgestoten als in 1987 het geval was. In dit verband vinden tal van lokale activiteiten plaats.

Tot 1987 werden gemeentelijke gebouwen in Graz in de regel met- kolen en cokes verwarmd. Wegens de grote uitstoot en het veel te hoge energieverbruik werd al snel duidelijk dat de verwarmingsinstallaties dringend aan modernisering toe waren. Een vlugge omschakeling strandde echter, zoals zo vaak gebeurt, op het krappe budget van de stad. Voor de circa 40 miljoen Oostenrijkse Schilling die nodig waren, bleek in de begroting geen plaats te zijn. Dit soort begrotingsproblemen weerhoudt steden en gemeenten er vaak van om milieuvriendelijke modernisering door te voeren. Door het krappe budget is het vaak heel moeilijk om met de benodigde voor- en startfinancieringen over de brug te komen. In Graz werd hiervoor ten slotte de volgende oplossing gevonden: de openbare

nutsbedrijven namen de investering voor de sanering van de gemeentelijke verwarmingsinstallaties voor hun rekening, en de stad betaalt deze investeringen in tien jaar via hogere stadsverwarmings- of gastarieven terug.

Met deze op de verbruiker gerichte aanpak zijn tot nu toe 70 verwarmingsinstallaties in gemeentelijke gebouwen gemoderniseerd. In een tussenrapport uit 1992 staan de tot dan toe behaalde resultaten. Van de 35 onderzochte verwarmingsinstallaties werkten 24 op kolen en cokes en 11 op olie. Nu zijn 15 op stadsverwarming aangesloten en branden 20 op aardgas. De jaarlijkse brandstofbesparing bedraagt 46 %, wat dus bijna op een halvering neerkomt. Door de omschakeling op minder koolstof bevattende brandstoffen is de CO₂-uitstoot nog sterker teruggebracht, namelijk met 69 %. Verder is de uitstoot van koolmonoxide en stof met 99 %, van SO₂ met 97 %, van NO_x met 72 % en van koolwaterstoffen met 95 % gereduceerd. Uit deze indrukwekkende resultaten blijkt wel hoe belangrijk energiebesparing op lokaal niveau is. De pijlers van het energiebeleid van Graz zijn:

- omschakeling op stadsverwarming, die werkt op warmtekrachtkoppeling en gas;
- warmte-isolatie en efficiënt energieverbruik;
- gebruik van duurzame energie, met name zonne-energie.

Om deze maatregelen te kunnen uitvoeren, zijn aankoop- en voorfinancieringen nodig, die steden en gemeenten door hun uiterst krappe financiële situatie zelf niet kunnen opbrengen. Met gerichte, krachtiger steunmaatregelen kan de Unie, in de geest van Agenda 21, een duurzame bijdrage leveren aan de milieubescherming (CO₂-reductie door nieuwe verwarmingstechnieken) en tegelijkertijd de Europese arbeidsmarkt een impuls geven; voor de installatie van alle nieuwe verwarmingssystemen zijn namelijk arbeidskrachten nodig.

4.2. Bologna (Italië) - Beperking van het autoverkeer in de historische binnenstad

In Bologna heeft de sterke toename van het gemotoriseerde privéverkeer in de historische binnenstad, dat eigenlijk alleen op voetgangers is berekend, tot een ondraaglijke situatie voor milieu, mensen en gebouwen geleid. Het centrum is een doolhof van kleine straatjes; bijna driekwart van de binnenstad bestaat uit straten van minder dan 5 meter breed, waar eenrichtingsverkeer geldt. Voordat het stadsbestuur ingreep, moest Bologna

tot 6 500 auto's per vierkante kilometer verwerken. Dat maakte het centrum onaantrekkelijk voor voetgangers, fietsers en busreizigers.

In juli 1989 werd de hele oude binnenstad van Bologna tot verkeersluw gebied verklaard. Tussen 7 uur en 20 uur gelden er beperkingen voor auto's. Alleen auto's met een vergunning mogen dan de binnenstad in. Daarnaast zijn de volgende maatregelen genomen:

- o de tot 1989 openbare parkeerplaatsen zijn nu gereserveerd voor buurtbewoners en middenstanders;
- o in het hele gebied is een maximumsnelheid van 30 kilometer per uur ingevoerd;
- o het openbare busvervoer is gereorganiseerd;
- o aan de stadsrand zijn park-and-ride-parkeerplaatsen gekomen;
- o er zijn meer zones voor kort parkeren aangelegd;
- o de vergunningen worden streng gecontroleerd;
- o het voetgangers -gebied wordt uitgebreid ten koste van een hoofdstraat.

Dankzij deze maatregelen liep het aantal auto's dat dagelijks het centrum aandoet, terug van 152 000 in 1981 tot nog slechts 58 000 in 1989. Tegelijkertijd nam het vervoer per fiets, taxi en motorfiets toe. Ook de daling van het aantal busreizigers kon gekeerd worden. Aangezien voor deze verkeersbeperkingen geen begrotingsmiddelen konden worden uitgetrokken, werden er bijna alleen maar organisatorische maatregelen genomen; infrastructurele ingrepen bleven grotendeels achterwege. Verdere maatregelen, zoals de geplande uitbreiding van het aantal park-and-ride-parkeerplaatsen, de bouw van parkeergarages langs de ring om de binnenstad en de aanleg van een verkeersradiaal om de binnenstad te ontlasten, zouden grotere investeringen met zich brengen die de stad momenteel niet kan opbrengen. Ook uit dit voorbeeld blijkt dat de milieusituatie in steden en gemeenten met gerichte EU-maatregelen voor openbaar vervoer (bus, tram), fietsers en voetgangers aanzienlijk verbeterd kan worden.

4.3. Langeac (Frankrijk) - Op houtafval werkende stadsverwarming

Langeac is een kleine stad van ongeveer 4 300 inwoners in het Massif Central. Het probeert energie te besparen door duurzame energiebronnen te gebruiken; met name hout en water, omdat die ter plaatse ruim voorhanden zijn. Hiervoor heeft het twee centrales aangelegd: een kleinschalige waterkrachtcentrale van ongeveer 750 kW en een op houtafval werkende

verwarmingscentrale. In 1987 is een aantal openbare gebouwen - een school met 600 leerlingen, een zwembad, de middelbare school met cultureel centrum, het politiebureau en een tehuis voor gehandicapten - op deze verwarmingscentrale aangesloten. Dit circa één kilometer lange netwerk was de voorwaarde om in een grote verwarmingscentrale moderne houtverbrandingstechnieken te kunnen gebruiken. Er wordt uitsluitend houtafval verbrand: zaagsel en andere houtresten uit zagerijen uit de omgeving, boomschors en ander bosbouwafval uit door de staat beheerde bossen, houtresten - van een pallet- en kistenfabriek en afval van een papierfabriek. jaarlijks wordt ongeveer 1200 ton hout aangeleverd en verbrand. Het milieu vaart hier wel bij: per jaar hoeft 258 000 liter stookolie minder te worden verbrand. De investeringskosten voor het hele systeem lagen rond de 4,4 miljoen Franse frank. Daarvan nam het regionale energiefonds 1,2 miljoen voor zijn rekening. De netto-opbrengst van de verkoop van de opgewekte warmte bedraagt 400 000 Franse frank per jaar, zodat de kosten in ongeveer 15 jaar zullen zijn terugverdiend. Maar nu al is de gemeente 20 % minder verwarmingskosten kwijt voor de op het netwerk aangesloten gebouwen. Zo hebben de door Langeac gedane investeringen niet alleen een gunstige invloed op het milieu en de stedelijke ontwikkeling, maar zullen ze op de lange duur ook de stedelijke begroting ten goede komen.

4.4. Alphen aan den Rijn (Nederland) - Stedenbouw-kundig model "Ecolonia"

Aan de basis van milieumaatregelen in de stad ligt de stedenbouw zelf. Juist op dit vlak zijn duurzame, op de stad zelf toegesneden milieumaatregelen mogelijk. Een voorbeeld hiervoor is de modelwijk Ecolonia in Alphen aan den Rijn. De bedoeling van dit project was een wijk van 101 eengezinswoningen aan te leggen, waarbij zowel tijdens de bouw als na de oplevering energiebesparing en milieubescherming voorop moesten staan.

Doel van Ecolonia was ook de behoefte aan energie te reduceren en aldus het gebruik ervan terug te dringen, duurzame energie te gebruiken en moderne verwarmings- en ventilatietechnieken in te voeren. Verder is bij de aanleg van de modelwijk rekening gehouden met moderne psychologische inzichten. Zo hebben in de wijk voetgangers voorrang op auto's. Al met al heeft deze aanpak ertoe geleid dat er 40 % minder gas, 20 % minder water en 10 % minder stroom wordt verbruikt.

Het Ecolonia-project onderscheidt zich vooral door zijn complexiteit. Het heeft technische, functionele, stedelijke en conceptuele kanten, die samenwerking op de meest uiteenlopende gebieden noodzakelijk maken. Als zodanig omvat het ook de stedenbouw, die van doorslaggevende betekenis

is voor het milieu in de stad. De stedenbouw vormt met zijn vele aspecten echter ook een probleem waarvoor in heel Europa oplossingen worden gezocht. Het Ecolonia-project was alleen mogelijk door de samenwerking van diverse ministeries, gemeenten, universiteiten en belangengroeperingen. Juist voor zulke complexe stedelijke projecten zou daarom ook ondersteuning door de Unie uiterst wenselijk zijn.

4.5. Karlsruhe (Duitsland) - Trams rijden op spoorrails

Het zogenoemde Karlsruher-Modell is bedoeld om het openbaar vervoer tussen Karlsruhe en plaatsen binnen een omtrek van ca. 30 km te verbeteren. Karlsruhe wil er met dit langetermijnproject voor zorgen dat de stadstram ook op de spoorrails kan rijden. Dit heeft namelijk diverse voordelen:

- o het tramnet kan goedkoop uitgebreid worden;
- o er komen veel meer trajecten waarop men vanuit de regio zonder overstappen de stad kan bereiken;
- o buiten het centrum kunnen lichtere, energiezuinige trams worden ingezet;
- o lokale spoorlijnen die met opheffing worden bedreigd, kunnen behouden blijven.

Met dit project wordt geprobeerd mensen uit de auto en in de tram te krijgen. Er zijn meer haltes en directe verbindingen in de binnenstad gekomen. Om het openbaar vervoer minder gevoelig voor storingen te maken, krijgt het waar mogelijk een eigen baanvak. Op ruim 100 met stoplichten beveiligde kruisingen kan de tram het licht op groen laten springen om onnodig wachten te voorkomen. De dienstregeling komt de reizigers tegemoet: er is een zeer groot aantal haltes waar de hele dag om de 10 minuten een tram langskomt. Ook in de binnenstad wordt voortdurend gewerkt aan de uitbreiding van het tramnet. Het voetgangersnetwerk in de stad en in de regio vormt hierop een aanvulling. Bovendien stappen veel voetgangers op de tram.

Dankzij deze aanpak is het aantal reizigers in het openbaar vervoer aanzienlijk gestegen. Het aantal reizigers in het regionale openbaar vervoer, dat in handen is van de Albtal-Verkehrs-Gesellschaft (AVG), is van 10,1 miljoen in 1986 toegenomen tot 23,4 miljoen in 1992. 56 % van alle verplaatsingen gebeurt te voet, op de fiets of per openbaar vervoer. Na de ingebruikname van een nieuwe tramlijn naar de kleine stad Bretten in de directe omgeving kende het openbaar-vervoergebruik een toename van 423

%; gezien de sterke toename van het aantal reizigers in het weekend is de verwachting dat de totale stijging na één jaar zelfs 479 % zal bedragen. In de treinen van de Bundesbahn die verder rijden dan Bretten, nam het aantal reizigers met eenderde toe, met als gevolg dat op de parallel lopende snelweg minder files voorkomen. Dank zij vier nieuw aangelegde haltes in de 26 000 inwoners tellende districtshoofdstad Bretten zijn de woonwijken, scholen en een aantal boerenbedrijven nu veel beter ontsloten. Reizigers bereiken het centrum van Karlsruhe nu ongeveer 15 minuten sneller.

De openbaar-vervoerstarieven zijn aanzienlijk omlaag gegaan, wat er eveneens sterk toe heeft bijgedragen dat het openbaar vervoer nu veel aantrekkelijker wordt gevonden. Ondanks, of juist dankzij deze lage tarieven, kon het vervoersbedrijf van Karlsruhe met de netto-opbrengst van de kaartverkoop in de laatste jaren ongeveer 70 % van zijn kosten dekken. Door de met dit project gemoeide hoge investeringen, rentelasten en afschrijvingen zal dit percentage in de toekomst vermoedelijk echter afnemen.

4.6. Schkölen (Duitsland) - Milieubescherming en arbeidsplaatsen dankzij stroverwarming

Naar Deens voorbeeld is in de stad Schkölen stroverwarming ingevoerd, waarbij huizen via stadsverwarmingsleidingen worden verwarmd en van warm water worden voorzien. In de overwegend door landbouwbedrijven gekenmerkte omgeving van Schkölen is stro ruim voorradig. De invoering van de vooral in Denemarken ontwikkelde techniek voor de verbranding van biomassa heeft in Schkölen en omgeving tot een positieve ontwikkeling geleid. De benodigde apparatuur voor de verbrandingsinstallatie en voor de woningen werd in Denemarken aangekocht. De installatie hiervan werd echter in handen gegeven van regionale bedrijven, die dankzij langlopende opdrachten en het aansluiten van woningen op het netwerk goed geboerd hebben. Bovendien werd er ook nog eens voor 3 miljoen Duitse mark door particulieren geïnvesteerd. Om op het stadsverwarmingsnet aangesloten te kunnen worden, moesten de huizen omschakelen van kachels op centrale verwarming. Dit heeft in het ambacht duurzame arbeidsplaatsen opgeleverd. Ook zijn langlopende leverings-overeenkomsten met landbouwbedrijven gesloten. Stroverbranding draagt in belangrijke bij aan klimaatbescherming. Zo zijn in Schkölen de emissies van zwavel-dioxide (SO₂) met 26 % en die van stofdeeltjes en koolmonoxide met 25 % omlaag gegaan. De biomassa stro, die gewoon weer aangroeit, neemt in de milieu-balans een heel wat gunstiger plaats in dan fossiele brandstoffen als olie, kolen en gas. In plaats van 1 kg stookolie is ongeveer 2,5 kg stro nodig. Bovendien is er nog een aspect dat het milieu ten goede komt: bij de verbranding van stro komt per

jaar precies evenveel kooldioxide vrij als planten voor hun groei en voor de fotosynthese aan de atmosfeer hebben onttrokken.

4.7. Kassel (Duitsland) - City-logistiek

Het verkeer in steden en gemeenten kan ook met behulp van city-logistiek teruggedrongen worden. Hierbij wordt het zakelijk verkeer zo veel mogelijk gebundeld en is het bovendien de bedoeling dat de grote en kleine distributie efficiënt geregeld wordt. Om dit te bereiken kan er bijvoorbeeld voor gezorgd worden dat voor het stadscentrum of voor kleinere winkelcentra in omliggende stadsdelen bestemde leveringen uit de regio of uit de rest van het land in een strategisch gelegen punt aan de periferie verzameld en vervolgens - op verzoek van handelaren of klanten - door één of meer expeditiebedrijven gedistribueerd worden. Het voordeel hiervan is dat het vrachtverkeer op hetzelfde peil blijft of zelfs toeneemt, terwijl er toch minder gereden wordt. De toelevering aan stadskernen wordt waar mogelijk verbeterd en ook de distributie naar en uit de centra en het goederenverkeer in de stad zelf worden duidelijk gestroomlijnd. De concurrentiepositie van de stad blijft hierdoor niet alleen intact, maar kan er zelfs sterker op worden.

In Kassel hebben de grootste tien distributiebedrijven zich aaneengesloten tot de "City-logistiek Kassel". Een neutrale firma verzamelt nu dagelijks bij al deze bedrijven de zendingen die voor de binnenstad bestemd zijn en deelt deze zo in dat ze normaliter met één ronde in de voormiddag en één in de namiddag op tijd en naar wens van de klant afgeleverd kunnen worden. Reden er vroeger soms wel 20 vrachtwagens rond, nu zijn dit er nog maar twee, wat niet alleen beter voor het milieu, maar, ook goedkoper is.

4.8. Göteborg (Zweden) - Oog voor het milieu bij aankopen door de stad

In 1990 werd in Göteborg een plan goedgekeurd, dat inhield dat de stad voortaan alleen nog maar milieuvriendelijke producten mag aanschaffen. Dit zijn producten die zowel tijdens de productie als bij gebruik het milieu zo min mogelijk belasten. Zeer belangrijk is dat deze producten niet schadelijk zijn voor de gezondheid van de consument, biologisch afbreekbaar zijn of voor hergebruik in aanmerking komen, en niet onnodig energie of natuurlijke hulpbronnen gebruiken. Producten met schadelijke chemische bestanddelen zijn in Göteborg al helemaal uit den boze. Bovendien wordt in openbare gebouwen chloorvrij papier gebruikt.

Door deze besluiten is ook het gedrag van producenten en middenstanders verbeterd. Omdat Göteborg alleen milieuvriendelijke producten afneemt, zijn

alle andere producten uit het aanbod verdwenen. Tegenwoordig moeten alle handelaren die producten leveren aan Göteborg een milieuverklaring overleggen waarin staat welke milieustatus deze producten hebben. Aanvankelijk had het bedrijfsleven weinig begrip voor dit project. Na verloop van tijd werd echter wel duidelijk dat de houding van Göteborg tot milieuvriendelijker productiemethoden heeft geleid. Tegenwoordig voldoen de producten aan de door Göteborg gestelde kwaliteitseisen.

5. Conclusies

5.1. Uit deze kleine staalkaart van het grote aantal lokale ontwikkelingsinitiatieven blijkt hoe belangrijk lokale en regionale overheden zijn voor een duurzame ontwikkeling. Het motto "globaal denken, lokaal handelen" kan alleen door steden en gemeenten in praktijk worden gebracht en is als zodanig een concreet voorbeeld van het subsidiariteitsbeginsel (art. 3 B van het EG-Verdrag). Ook uit het oogpunt van Agenda 21 is een duurzame ontwikkeling dan ook slechts mogelijk als steden en gemeenten overwegend zelf kunnen bepalen welke maatregelen op welke beleidsterreinen nodig zijn. De Commissie zou zich voortaan moeten inspannen om de eigen verantwoordelijkheid en initiatieven van gemeenten op het gebied van milieubeleid te stimuleren. Bovendien moet ervoor worden gezorgd dat de vastgestelde normen gelden als minimum, waarbij landen, regio's en gemeenten zelf strengere regels mogen vaststellen. Het Comité acht het van doorslaggevend belang dat de dynamische ontwikkeling van de milieubescherming in Europa wordt onderbouwd door steden en gemeenten aan te sporen om méér te doen dan de rest van de Gemeenschap. Een duurzaam stadsbeleid kan alleen gestalte krijgen als de Commissie, steden en gemeenten en de lid-staten samenwerken; ook in gemeenten zelf is in dit verband samenwerking nodig.

5.2. Milieubescherming, economische ontwikkeling en behoud en totstandbrenging van arbeidsplaatsen werken elkaar hierbij niet - zoals vaak wordt aangenomen - tegen, maar kunnen elkaar juist versterken. Als de Commissie milieuvriendelijke praktijken en onderzoek op het gebied van milieutechnologie ondersteunt, kunnen duurzame arbeidsplaatsen worden gecreëerd. Dit komt de ecologische en economische ontwikkeling ten goede en kan zodoende leiden tot een betere kwaliteit van het bestaan in steden en gemeenten. De bevolking krijgt hierdoor een beter beeld van wat de Unie concreet voor haar kan betekenen.

5.3. Door ecologisch verantwoorde plannen en praktijken in steden en gemeenten kunnen de gemeentelijke uitgaven op de lange termijn omlaag. Bij stedelijke milieumaatregelen speelt vaak het cruciale probleem dat er te

weinig middelen zijn om een en ander voor te financieren. Hierop lopen veel stedelijke maatregelen voor een duurzame ontwikkeling stuk.

5.4. De Unie zou daarom nog meer moeten doen om een door steden en gemeenten duurzaam ontwikkelingsbeleid efficiënt te ondersteunen. Vooral de volgende zaken verdienen hierbij aandacht:

- energiebesparing in steden en gemeenten en investeringen hiervoor, gebruik van duurzame energie in steden en gemeenten; ontwikkeling van concepten;
- andere dan gemotoriseerde vervoersmiddelen, goede verbindingen tussen stad en platteland, maatregelen om laden en lossen in steden en gemeenten te verminderen ("city-logistiek");
- een geïntegreerd, op duurzaamheid gericht beleid, dat betrekking heeft op milieubescherming (bijvoorbeeld gemeentelijk milieubeheer en milieu-effectrapportages), afval- en waterbeheer, bouwen en ruimtelijke ordening, lokale actieplannen tot behoud van biodiversiteit, bestrijding van geluidsoverlast, maatregelen tegen sociale uitsluiting, een ecologisch verantwoorde economische ontwikkeling en participatie van de bevolking.

5.5. Tegelijkertijd zouden steden de ervaringen die ze hebben opgedaan met het uitvoeren van een duurzaam beleid, moeten uitwisselen. Er zijn op dit terrein reeds verschillende activiteiten ontplooid door de "Europese campagne voor duurzame steden en gemeenten" waarin vijf stedelijke netwerken met steun van de Europese Commissie met elkaar samenwerken. Een van de initiatieven is de inmiddels voor het tweede jaar uitgereikte prijs van steden en gemeenten die zich wat duurzaam beleid betreft onderscheiden. De uitwisseling van goede praktijken vindt onder meer plaats door middel van de databank van goede praktijken, die op Internet is te raadplegen. Het is van groot belang dat deze initiatieven verder worden ontwikkeld en ondersteuning van de Europese Commissie krijgen. Verder zou de financiering van bovengenoemde campagne een structureel karakter moeten krijgen.

5.6. Ook zou de Unie voor regio's een wedstrijd op het gebied van duurzaam stadsbeleid kunnen uitschrijven. Dat zou de uitwisseling van informatie tussen steden ten goede komen en een erkenning van geslaagde milieumaatregelen betekenen. Zo'n wedstrijd zou de "Europese campagne voor duurzame steden en gemeenten" geen concurrentie aandoen, maar hierop juist een goede aanvulling vormen, omdat allerlei typisch regionale - aspecten op deze manier extra aandacht zouden krijgen. Op het platteland en in kleine steden en gemeenten spelen vaak andere problemen dan in

sterk verstedelijkte gebieden. Vandaar dat de op duurzaamheid gerichte beleidsmaatregelen van kleine gemeenten enerzijds en grote steden anderzijds ook niet met elkaar vergeleken zouden moeten worden.

5.7. Om ervoor te zorgen dat deze door steden genomen maatregelen ter plaatse beoordeeld kunnen worden, zou bij zo'n wedstrijd een onafhankelijke organisatie in opdracht van de Commissie als jury kunnen optreden. Met zo'n wedstrijd zou de Commissie kunnen bereiken dat de lid-staten, lokale overheden en particuliere partijen met het oog op een duurzame ontwikkeling een nieuw soort samenwerking aangaan. Ook zou een dergelijke wedstrijd tot een concrete uitwisseling van ervaringen met de Commissie leiden en tot op zekere hoogte zorgen voor de feedback die nodig is om de effectiviteit van de steunmaatregelen beter te kunnen beoordelen. Ten slotte wordt door de erkenning van zeer geslaagde voorbeelden van stedelijk milieubeleid een platform gecreëerd waarop steden en gemeenten gemakkelijker hun ervaringen kunnen uitwisselen.

Brussel, 12 maart 1998.

De voorzitter van het Comité van de Regio's
Manfred DAMMEYER

Voetnoten:

1. COM(95) 624 def. -
2. PB C 217 van 6.8.1994, blz. 10; PB C 210 van 14.8.1995, blz. 53, 78 en 117; PB C 100 van 2.4.1996, blz. 60, 65, 78, 115 en 124; PB C 129 van 2.5.1996, blz. 36; PB C 182 van 24.6.1996, blz. 7 en 12; PB C 337 van 11.11.1996, blz. 4, 20 en 34; PB C 34 van 3.2.1997, blz. 12, 22 en 30; PB C 116 van 14.4.1997, blz. 74; PB C 215 van 16.7.1997, blz. 44 en 50; PB C 379 van 15.12. 1997, blz. 11 en 63.
3. Mededeling van de Commissie - COM(97) 179 def.

Voor vragen en/of opmerkingen over EMIS kunt u mailen naar emis@vito.be

Copyright © [VITO](http://www.vito.be) 18/06/1998

Ontwerp [EMIS](http://www.emis.vito.be).