



Vlaams  
Parlement

vergadering **C288**  
zittingsjaar 2014-2015

Woordelijk Verslag

### **Commissievergadering**

Commissie voor Leefmilieu, Natuur, Ruimtelijke Ordening,  
Energie en Dierenwelzijn

van 24 juni 2015

## INHOUD

VRAAG OM UITLEG van Andries Gryffroy aan Annemie Turtelboom, viceminister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Begroting, Financiën en Energie, over de lijst en opleiding van erkende energiedeskundigen – 2471 (2014-2015)	4
VRAAG OM UITLEG van Johan Danen aan Annemie Turtelboom, viceminister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Begroting, Financiën en Energie, over de vraag aan de VREG om de vennootschapsbelasting te mogen doorrekenen aan de gezinnen – 2483 (2014-2015)	
VRAAG OM UITLEG van Stefaan Sintobin aan Annemie Turtelboom, viceminister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Begroting, Financiën en Energie, over het gebrek aan beleidsvisie van de Vlaamse Regering op de financiering van het energiebeleid en de prijszetting van energie – 2501 (2014-2015)	7
VRAAG OM UITLEG van Matthias Diependaele aan Annemie Turtelboom, viceminister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Begroting, Financiën en Energie, over het actieplan 'Clean Power for Transport' – 2487 (2014-2015)	
VRAAG OM UITLEG van Robrecht Bothuyne aan Annemie Turtelboom, viceminister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Begroting, Financiën en Energie, over het actieplan 'schone brandstoffen in transport' – 2580 (2014-2015)	12
VRAAG OM UITLEG van Valerie Taeldeman aan Annemie Turtelboom, viceminister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Begroting, Financiën en Energie, over de Servicecheck van de Vlaamse Regulator van de Elektriciteits- en Gasmarkt (VREG) – 2509 (2014-2015)	22
VRAAG OM UITLEG van Katrien Partyka aan Annemie Turtelboom, viceminister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Begroting, Financiën en Energie, over het ontwikkelingsplan voor het transmissienet – 2464 (2014-2015)	23
VRAAG OM UITLEG van Andries Gryffroy aan Annemie Turtelboom, viceminister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Begroting, Financiën en Energie, over de rechtszaak van Infrax tegen de Commissie voor de Regulering van de Elektriciteit en het Gas (CREG) en de Vlaamse Regulator van de Elektriciteits- en Gasmarkt (VREG) – 2515 (2014-2015)	25
VRAAG OM UITLEG van Andries Gryffroy aan Annemie Turtelboom, viceminister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Begroting, Financiën en Energie, over het stimuleren van innovatie via het energiebeleid – 2516 (2014-2015)	
VRAAG OM UITLEG van Andries Gryffroy aan Annemie Turtelboom, viceminister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Begroting, Financiën en Energie, over het niet toekennen van groenestroomcertificaten (GSC's) voor snelgroeiende bedrijven – 2542 (2014-2015)	27

VRAAG OM UITLEG van Andries Gryffroy aan Annemie Turtelboom, viceminister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Begroting, Financiën en Energie, over de grondenjacht voor plaatsen voor windturbines – 2547 (2014-2015)	30
VRAAG OM UITLEG van Andries Gryffroy aan Annemie Turtelboom, viceminister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Begroting, Financiën en Energie, over de toekomst van Langerlo – 2614 (2014-2015)	32

**VRAAG OM UITLEG van Andries Gryffroy aan Annemie Turtelboom, viceminister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Begroting, Financiën en Energie, over de lijst en opleiding van erkende energiedeskundigen – 2471 (2014-2015)**

**Voorzitter: mevrouw Tinne Rombouts**

**De voorzitter:** De heer Gryffroy heeft het woord.

**De heer Andries Gryffroy (N-VA):** De voorbije jaren hebben we heel wat verbetertrajecten gezien voor de kwaliteit van de EPB-verslaggeving (energieprestatie en binnenklimaat), om zo ook het niveau van de energieprestatiecertificaten (EPC's) op te drijven. Toch komen er nog regelmatig klachten binnen via de Vlaamse Ombudsdienst. Dat zien we in hun verslag. De ombudsdienst kaart aan dat op de lijst van energiedeskundigen personen staan die niet meer actief zijn. Zij zouden zelf kunnen aangeven dat ze niet meer actief zijn, zou je kunnen zeggen, maar het scheidt toch verwarring.

Het Vlaams Energieagentschap (VEA) beschikt blijkbaar niet over de mogelijkheid om bijvoorbeeld inactieve maar ook ondeskundige EPC-verslaggevers te schrappen. Energiedeskundigen die al enkele keren een negatieve beoordeling hebben gekregen over hun verslag, kunnen niet worden geschrapt. Een energiedeskundige kan wel zelf vragen om te worden geschrapt, maar dat gebeurt niet. In uw beleidsnota kondigde u aan dat u de erkenningsregeling voor energiedeskundigen wilt bijsturen.

Minister, hoe staat u tegenover het invoeren van een verplichte permanente vorming voor energiedeskundigen om hun erkenning te handhaven, zodat we de kwaliteit van de verslaggeving kunnen verhogen en duidelijkheid kunnen verschaffen aan de burgers die een degelijke energiedeskundige zoeken?

Wat is uw visie over de mogelijkheid tot het schrappen van energiedeskundigen door het VEA? Als het automatisch kan gebeuren, zijn de lijsten altijd correct. Bijvoorbeeld nu blijven burgers die om welke reden dan ook uit het bevolkingsregister zijn geschrapt, blijkbaar ook op de lijst staan. Er is geen enkele link met inactieven, ondeskundigen enzovoort.

Hoever staat u met de evaluatie van het EPC? Dat hebben we al herhaaldelijk gevraagd. We vragen om de communicatiekracht van het EPC te versterken en het niveau van de EPC-deskundigen te verhogen.

**De voorzitter:** Mevrouw Taeldeman heeft het woord.

**Mevrouw Valerie Taeldeman (CD&V):** Minister, ik wil mijn pleidooi herhalen dat ik ook in de commissie Wonen heb gebracht. We zijn van oordeel dat er voor EPC en woonkwaliteit meer synergieën mogelijk zijn.

Onlangs zei minister Homans in de commissie, naar aanleiding van de resultaten van het grote woononderzoek door het Steunpunt Wonen, dat op dit moment de woonkwaliteit en het afleveren van een conformiteitsattest exclusief wordt toegewezen aan de Inspectie Wonen. De minister stelde dat ze van plan is om dat open te trekken en om ook externe deskundigen aan te wijzen om die woonkwaliteit in kaart te brengen. Daarop ontstond het debat, waarin werd voorgesteld om daarbij ook EPC te betrekken. Veel mensen zijn ervan overtuigd dat woonkwaliteit ook kan worden verbonden met EPC en dat daarvoor veel meer kan gebeuren.

Deze week kreeg ik een nieuwsbericht van het Steunpunt Wonen dat ze een analyse hebben gemaakt van de EPC-databank. Daar zitten momenteel 600.000

certificaten in. Dat lijkt me een zeer interessant rapport om in deze commissie te laten toelichten door het Steunpunt Wonen. We zijn ervan overtuigd dat we veel meer kunnen doen als we EPC combineren met woonkwaliteit voor onze Vlaamse woningen.

**De voorzitter:** De heer Schiltz heeft het woord.

**De heer Willem-Frederik Schiltz (Open Vld):** Ik wil me graag aansluiten bij de excellente vraag van de heer Gryffroy. Minister, meermaals wordt aangegeven dat het EPC een interessant instrument is dat kan bijdragen tot een verstandigere aankoop van huizen. Maar het sputtert nog wat en mensen gaan onvoldoende in op het EPC. Ook blijven ons berichten bereiken dat de kwaliteit van de deskundigen niet altijd optimaal is. Wat is de stand van zaken voor het versterken van de EPC-verslaggevers?

**De voorzitter:** Minister Turtelboom heeft het woord.

**Minister Annemie Turtelboom:** Ik sta positief tegenover het voorstel om permanente vorming in te voeren om de kwaliteit van het geleverde werk door de energiedeskundigen te verhogen. Ik heb dat ook aangekondigd in mijn beleidsnota Energie 2014-2019.

Naar aanleiding van de evaluatie van de energieprestatiecertificatenregelgeving wordt de erkenningsregeling van de energiedeskundigen bijgestuurd. Naar analogie met de EPB-verslaggever, die vanaf 1 januari 2015 verplicht is om een aantal uren bijscholing te volgen, zal permanente vorming voor energiedeskundigen worden ingevoerd.

Er werden al heel wat initiatieven genomen om de lijst van energiedeskundigen actueel te houden. Zo is de Energieprestatiedatabank, waarin de erkenningen van de energiedeskundigen worden beheerd, gekoppeld aan de Vlaamse Kruispunt-databank voor personen. Persoonsmutaties worden op die manier automatisch verwerkt, waardoor de toegang tot de databank in sommige gevallen, bijvoorbeeld bij overlijden, automatisch wordt verhinderd. Dat leidt ook automatisch tot het schrappen van de energiedeskundige van de lijst van energiedeskundigen. Energiedeskundigen die worden geschorst door het VEA en energiedeskundigen die geregistreerd zijn als werknemer van een rechtspersoon en aan het VEA melden dat de arbeidsrelatie met hun werkgever is beëindigd, worden eveneens automatisch verwijderd van de lijst van gepubliceerde energiedeskundigen.

Het schrappen van energiedeskundigen door het VEA wegens inactiviteit ligt een stuk moeilijker. Die energiedeskundigen blijven immers erkend. Bijgevolg worden die energiedeskundigen ook gepubliceerd zolang ze niet zelf aangeven dat ze niet langer willen worden opgenomen in de lijst van erkende energiedeskundigen. Om de lijst zo up-to-date mogelijk te houden, vraagt het VEA op regelmatige tijdstippen aan de erkende energiedeskundigen hun gegevens te controleren en indien nodig aan te passen. Het koppelen van voorwaarden, zoals permanente vorming, aan de erkenning zal er eveneens toe bijdragen dat de lijst van gepubliceerde energiedeskundigen meer up-to-date blijft. Energiedeskundigen die niet voldoen aan de eisen inzake permanente vorming en die bovendien niet aangeven dat ze hun activiteiten om bepaalde redenen hebben onderbroken, zullen tijdelijk of definitief van die lijst worden geschrapt.

Het EPC heeft bij de verkoop en de verhuur van bestaande woongebouwen nog maar weinig effect op de verkoop- of verhuurtransacties. Om een belangrijke meerwaarde te geven aan het EPC, wordt overwogen om dit instrument te koppelen aan het renovatieadvies. Die mogelijkheid wordt momenteel onderzocht in het kader van het Renovatiepact, in verband waarmee men zich op dit moment op het einde van de werkzaamheden bevindt. In de loop van volgende week

komt men met de aanbevelingen. Er wordt dus nog druk overlegd tussen alle stakeholders die hebben deelgenomen.

Ik vermoed of sluit niet uit dat er ook over het conformiteitsattest aanbevelingen zullen worden gedaan in het Renovatiepact. U weet dat we een tijdje geleden met collega Schauvliege met een conceptnota zijn gekomen over de integratie van attesten. Ook het conformiteitsattest wordt meegenomen in heel die oefening. De timing die collega Schauvliege en ikzelf hanteren, is dat we daar tegen eind dit jaar toch wel stappen vooruit in willen zetten.

**De voorzitter:** De heer Gryffroy heeft het woord.

**De heer Andries Gryffroy (N-VA):** Minister, ik dank u voor het antwoord. Als ik u goed begrijp, zal iemand die niet de permanente vorming volgt, de facto worden geschrapt van de VEA-lijst. Ik vind dat goed, voor alle duidelijkheid. Ook immobiliënmakelaars en andere beroepsgroepen moeten zich permanent vormen. Mijn buurman zegt me hier net dat ook advocaten dat moeten doen. Ik heb daar echter geen ervaring mee. Als immobiliën- en verzekeringsmakelaars zich niet permanent vormen, dan worden ze gewoon de facto geschrapt. Als ik u goed begrijp, dan zult u ook overgaan naar een dergelijk systeem. Als permanente vorming en bijscholing worden verplicht, dat zal dat inderdaad ook het niveau van de energiedeskundigen verhogen, en dan heeft het EPC ook een grotere inhoudelijke waarde. Als u kunt bevestigen dat die permanente vorming aanleiding kan geven tot het al dan niet schrappen binnen het VEA, dan is dat probleem voor mij opgelost.

**Minister Annemie Turtelboom:** De bedoeling is inderdaad dat ze dan wel van de lijst worden geschrapt, maar uiteraard kunnen ze weer worden opgenomen als ze de vorming volgen die ze moeten volgen. Ik ben het echter met u eens dat er op dit ogenblik te veel opmerkingen zijn over de energiedeskundigen. We moeten dus naar een systeem gaan om de kwaliteit te vergroten. Anders ondermijnt een heel beperkt aantal mensen toch wel de geloofwaardigheid van dat advies. Er is niets ergers dan dat iemand die wil investeren in energie, een fout advies krijgt en nadien moet merken dat dit hem eigenlijk niet vooruithelpt.

**De voorzitter:** De heer Bothuyne heeft het woord.

**De heer Robrecht Bothuyne (CD&V):** Minister, ik had een gelijkaardige schriftelijke vraag gesteld, en ongetwijfeld hebt u een gelijkaardig antwoord gegeven. Het enige dat me niet duidelijk was, was vanaf wanneer die permanente vorming zou worden verplicht voor de betrokkenen.

**Minister Annemie Turtelboom:** Er moet ter zake een besluit worden voorbereid. We hebben daar eigenlijk ook al over gesproken met het VEA. We bevinden ons echter nog niet in een fase waarin we de criteria bepalen, en de manier waarop we dat zullen vormgeven. In het najaar hoop ik ter zake wel verder te kunnen staan.

**De heer Robrecht Bothuyne (CD&V):** Vanaf 2016?

**Minister Annemie Turtelboom:** Dat moeten we natuurlijk zien, want mensen moeten dan wel de opleiding kunnen volgen.

**De voorzitter:** De vraag om uitleg is afgehandeld.

**VRAAG OM UITLEG van Johan Danen aan Annemie Turtelboom, viceminister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Begroting, Financiën en Energie, over de vraag aan de VREG om de vennootschapsbelasting te mogen doorrekenen aan de gezinnen – 2483 (2014-2015)**

**VRAAG OM UITLEG van Stefaan Sintobin aan Annemie Turtelboom, viceminister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Begroting, Financiën en Energie, over het gebrek aan beleidsvisie van de Vlaamse Regering op de financiering van het energiebeleid en de prijszetting van energie – 2501 (2014-2015)**

**Voorzitter: mevrouw Tinne Rombouts**

**De voorzitter:** De heer Danen heeft het woord.

**De heer Johan Danen (Groen):** Het is een thema dat de afgelopen weken inderdaad meermaals in de pers is geweest. Minister, u bent hierover nog niet echt ondervraagd, wat we nu dus zullen doen.

Het probleem is u bekend, maar ik zal het kort inleiden. Eandis en Infrac hebben de Vlaamse Regulator van de Elektriciteits- en Gasmarkt (VREG) begin juni officieel gevraagd om de vennootschapsbelasting voor intercommunales via de stroomfactuur extra te mogen aanrekenen aan de gezinnen. Het feit dat ze die aanvraag misschien zouden doen, was al langer bekend, maar dat ze dat effectief hebben gedaan, is pas begin juni, recent dus, bekend geworden. Deze belasting is de belasting die geheven wordt op de fiscale winst. Die winst wijkt weliswaar af van de boekhoudkundige winst, maar het gaat niettemin om een winst die een vennootschap heeft gerealiseerd. De belasting op deze winst willen de distributienetbeheerders nu echter recupereren op kap van de gezinnen.

Wat ons betreft, zou een nettatarief in de eerste plaats moeten worden geïnd voor het doel waarvoor deze heffing in het leven werd geroepen, namelijk het onderhouden, updaten en aanpassen van het distributienet. De voorbije jaren is dit nettatarief echter uitgegroeid tot een manier om allerlei beleidsbeslissingen te financieren, waardoor het nettatarief tegenwoordig het leeuwendeel uitmaakt van de energiefactuur. Dat zal de komende jaren nog toenemen.

De energiefactuur van de gezinnen is al zwaar en wordt steeds zwaarder door allerlei nieuwe heffingen, zoals het prosumementarief dat vanaf 1 juli wordt ingevoerd. Het doorrekenen van een extra heffing aan de gezinnen om een vennootschap de belasting op een gerealiseerde winst te laten recupereren, is dan ook moeilijk verdedigbaar tegenover deze gezinnen. Door het invoeren van extra heffingen die niet rechtstreeks verband houden met het energieverbruik van gezinnen, wordt bovendien het idee dat de gebruiker of vervuiler betaalt, deels onderuitgehaald.

Bovendien staat die bijkomende verrekening van de vennootschapsbelasting in fel contrast met de bepaling in het ontwerp van decreet houdende diverse bepalingen inzake energie dat vrijdag 5 juni 2015 principieel werd goedgekeurd door de Vlaamse Regering. Dat ontwerp bepaalt dat de nog openstaande boni uit het verleden die vóór 1 januari 2003 werden opgebouwd door de netbeheerders en waarvan de VREG de omvang bepaalt, niet in de tarieven worden verrekend. De boni mogen dus niet worden verrekend, maar de mali blijkbaar wel.

Minister, de VREG staat niet afwijzend tegenover een doorrekening van de vennootschapsbelasting in de energiefactuur. Die doorrekening kan de energiefactuur van de gezinnen met nog eens 30 euro per jaar verhogen: 10 euro voor elektriciteit en 20 euro voor gas.

Minister, hoe staat u tegenover dit standpunt van de VREG? Hebt u zicht op de termijn waarbinnen deze vennootschapsbelasting zal worden doorgerekend in de energiefactuur? Wat is de omvang van de boni die door de netbeheerders werden opgebouwd vóór 1 januari 2003?

**De voorzitter:** De heer Sintobin heeft het woord.

**De heer Stefaan Sintobin (Vlaams Belang):** De aanleiding voor onze vragen om uitleg is reeds geschetst door de heer Danen. Ik zal die dus niet herhalen.

In mijn vraagstelling onderscheid ik drie zaken. Ten eerste is er de aanvraag van Eandis en Infrax om de vennootschapsbelasting te mogen doorrekenen in de tarieven. Ik moet wel opmerken dat wanneer de vennootschapsbelasting niet wordt ingevoerd er alsnog een verhoging zou komen, aangezien VREG blijkbaar ook moet instaan voor een billijke winstmarge.

Ten tweede heeft de heer Danen gelijk wanneer hij stelt dat het opzet van het nettatarief niet meer datgene is waarvoor het eigenlijk bedoeld was. Het was bedoeld om het net te onderhouden, maar nu worden er allerlei beleidsbeslissingen mee gefinancierd die eigenlijk niets te maken hebben met het onderhoud van de netten. De heer Danen had het ook over de groenestroomsubsidies en de federale vennootschapsbelasting. Dat heeft volgens mij voor een stuk te maken met een gebrek aan een duidelijke beleidsvisie en richtlijnen waardoor een aantal beslissingen komen te liggen bij de VREG die eigenlijk op een ander niveau zouden moeten liggen.

Ook de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen (SERV) en de Milieu- en Natuurraad van Vlaanderen (Minaraad) hebben in eerdere adviezen herhaaldelijk gewezen op de nood aan een beleidsvisie over de financiering van het energiebeleid en de prijszetting van de energie. Volgens hen zou de nieuwe bevoegdheid van Vlaanderen voor de regulering van de distributienettarieven en de reeds eerder besliste afschaffing van de gratis elektriciteit een goed aanknopingspunt bieden.

De SERV en de Minaraad herhalen dan ook hun vraag naar een maatschappelijk debat en een beleidsvisie, op basis van een heel ander proces en document dan wat nu voorligt. Ze hebben een aantal voorstellen gelanceerd.

Mijn vragen sluiten enerzijds aan op de vragen van de heer Danen.

Minister, wat is uw reactie op de visie van de SERV, de VREG en de Minaraad op het tarifair kader en het gebrek aan beleidsvisie op de financiering van het energiebeleid?

**De voorzitter:** De heer Gryffroy heeft het woord.

**De heer Andries Gryffroy (N-VA):** Voorzitter, krijg ik iets meer dan twee minuten?

**De voorzitter:** Neen. Ik wil het daarover straks hebben in de regeling van de werkzaamheden. Er zijn heel wat vragen om uitleg. Er geldt een reglement. Ik wil vragen om het reglement toe te passen. Er is al sprake van geweest om geen vragen over te nemen. Ik wil u vragen om u te houden aan uw spreektijd.

Het gaat om vragen om uitleg van twee collega's. U kunt een bijkomende vraag stellen.

**De heer Andries Gryffroy (N-VA):** Ik vraag om een zekere souplesse. Er zijn vragen die vlotter verlopen. Maar bij deze vragen om uitleg is er uitleg nodig die je niet op twee minuten kunt geven.



**De voorzitter:** Ik ga ervan uit dat alle collega's voldoende kennis en ervaring hebben en geen uitleg behoeven. U kunt uw bijkomende vraag stellen aan de minister. Ik ga ervan uit dat die vraag voornamelijk gericht is aan de minister.

**De heer Andries Gryffroy (N-VA):** Voorzitter, die kennis is er niet. Dat ondervind ik voortdurend.

**De voorzitter:** Dat is nogal een appreciatie ten opzichte van de collega's.

**De heer Andries Gryffroy (N-VA):** Ik vermoed dat de spreektijd van de minister volgens het reglement niet gelimiteerd is. Minister, ik vraag u dan ook om goed uit te leggen wat een billijke vergoeding is, dat boni niets te maken hebben met die belasting en ook om goed uit te leggen wat er decretaal vastligt, zijnde billijke vergoeding en de cost-plusdoorrekening.

Dat was minder dan twee minuten.

**De voorzitter:** Ik dank u, collega.

Minister Turtelboom heeft het woord.

**Minister Annemie Turtelboom:** Voorzitter, collega's, de VREG heeft geanticipeerd op een mogelijke invoering van de vennootschapsbelasting voor de opdrachthoudende verenigingen door in de tariefmethodologie, van toepassing voor de reguliere periode 2015-2016, in een aanpassing te voorzien van het toegelaten inkomen. De distributienetbeheerders (DNB's) zijn tijdig in kennis gesteld van deze aanpassing, en hebben effectief begin juni een aangepast tariefvoorstel ingediend bij de VREG. De VREG heeft me meegedeeld dat hij deze dossiers nog aan het onderzoeken is. De VREG heeft in alle onafhankelijkheid over de tariefmethodologie beslist en zal zich ook in alle onafhankelijkheid over de aangepaste tariefvoorstellen moeten uitspreken.

Hieraan gekoppeld is de vraag gesteld over de financiering van het energiebeleid. Wat de vennootschapsbelasting betreft, ben ik duidelijk: dit is een federale beslissing waarover de VREG onafhankelijk heeft geoordeeld dat die kan worden doorgerekend. U weet dat het energiebeleid en de financiering ervan voor grote uitdagingen staan. De energiefactuur gaat over de competitiviteit van bedrijven, de koopkracht van de gezinnen en de burgers, maar ook over de impact van energiebesparingen op de factuur voor gezinnen en bedrijven en over investeringen in de energie-infrastructuur om bijvoorbeeld de energietransitie te realiseren.

Het is de bedoeling om hiervoor in het kader van de stroomversnelling een werkgroep op te richten die nader discussieert over de financiering van het energiebeleid. Waarom zijn we daar nog niet mee bezig? Wel, het blijft een debat waarvoor we op dit ogenblik alle informatie aan het verzamelen zijn. Het debat is pas zinvol als alle cijfermateriaal op tafel ligt en de impact van alternatieven worden weergegeven. Pas dan kan men keuzes maken. Zowel de VREG als de SERV en de Minaraad hebben daarover terechte opmerkingen gegeven. Die opmerkingen zullen zeker aan bod komen tijdens de discussies over de financiering. Het doel is evenwel om eerst het decreet over de tarieven rond te krijgen, want dat decreet moet ervoor zorgen dat de tarieven meermaals kunnen worden aangepast, zodat geen nieuwe schuldenbergen ontstaan. Het is een heel belangrijk principe van transparantie dat de consument heel snel het effect op de factuur ziet van beleidsbeslissingen. Dat is de grote les die we uit het verleden moeten trekken.

De VREG heeft zich nog niet uitgesproken over de datum waarop zal worden doorgerekend. Dit moet tijdig aan de leveranciers worden meegedeeld, zodat zij hun systemen kunnen aanpassen en in de nodige communicatie ten aanzien van hun klanten kunnen voorzien. Ik vermoed dat u verwijst naar de boni voor 1 januari

2013, in plaats van 2003. De VREG moet de omvang hiervan nog bepalen. In het algemeen wil ik toch nog stellen dat het niet kan dat men enerzijds een onafhankelijke regulator wil, maar anderzijds telkens wanneer die onafhankelijk een beslissing neemt, zegt dat het zijn bevoegdheid niet is. We moeten weten wat we willen. Ik kies ervoor om een sterke, onafhankelijke regulator te hebben. Europa legt ons dat trouwens op. Het is de logica zelf, en op het federale niveau is dat met de CREG nooit anders geweest. De VREG heeft een belangrijke bevoegdheid in verband met de tariefmethodologie. Hij moet bepalen of op een bepaald moment de vennootschapsbelasting mag worden verrekend in de tarieven. Zijn de distributienetbeheerders in orde? Kloppen de cijfers?

Als ik me daarmee zou bemoeien, zou ik de regels overtreden. Dat kan lastig zijn, want de aard van een politicus is om op te treden. Die drive is een goede eigenschap. Maar in dit geval is dat niet onze bevoegdheid. Het federale niveau beslist over de vennootschapsbelasting, en de VREG kijkt op basis van de ingediende dossiers na of de DNB's de juiste cijfers overmaken. Wij mogen de richtlijnen bepalen waarmee de VREG in volle onafhankelijkheid de toetsing doet. Maar als we in dit dossier zouden ingrijpen, zouden we de onafhankelijkheid van de VREG flagrant schenden.

**De heer Johan Danen (Groen):** Ik dank u voor het antwoord. Ik vraag niet dat u zich moeit. Maar het is toch zo dat een aantal elementen in de factuur worden verrekend die wel degelijk beleidsbeslissingen zijn. Dat zal in de toekomst wellicht nog gebeuren. Nu is de energiefactuur al zo geëvolueerd dat bijna de helft van de kostprijs bestaat uit zaken die niet de commodity zelf zijn, en in de toekomst zal dat aandeel nog toenemen. Het hangt er natuurlijk een beetje van af hoeveel stroom u verbruikt. Mijn bijkomende vraag is dan ook: wat vindt u een redelijke verhouding tussen de prijs van de commodity en de andere kosten opgenomen in de factuur? Is dat fiftyfifty? Ik zou dat graag weten. Hoever wilt u daarin gaan?

**De heer Stefaan Sintobin (Vlaams Belang):** Voorzitter, minister, collega's, sta me toe eerst te zeggen dat ik de hautaine houding van mijn collega niet waardeer. Misschien is hij de slimste van de klas; dat zou kunnen. Maar vragen om uitleg zijn wat ze zijn: vragen om uitleg.

Minister, ik heb begrip voor uw antwoord waarin u stelt dat het een federale beslissing is. Inderdaad, maar het is gemakkelijk om die paraplu open te trekken. Zoals u ben ik een voorstander van een grondig debat op basis van zo veel mogelijk cijfers. Ik begrijp dat u zegt dat we eerst het Tarievendecreet moeten goedkeuren. Maar het feit blijft dat het er voor de gewone mensen op neerkomt dat er weer een verhoging komt. In de afgelopen jaren is het nettatarief uit-gegroeid tot een zware kostenpost in de jaarlijkse energiefactuur.

Dat is de conclusie die de gewone Vlaming maakt, bovenop al de rest. Dat is een debat dat we hier niet gaan voeren. Er wordt altijd gezegd dat de personenbelasting gaat dalen, dat het netto-inkomen van de Vlaming zal stijgen, maar als men de stijging van het netto-inkomen legt tegenover alle tariefverhogingen op allerlei vlakken, dan is de balans negatief voor de gewone Vlaming. Dat is juist het punt van mijn vraag, mijnheer Gryffroy.

**De voorzitter:** De heer Gryffroy heeft het woord.

**De heer Andries Gryffroy (N-VA):** Een billijke vergoeding is ingevoerd bij de liberalisering van de energiemarkt om aan de gemeenten tegemoet te komen zodat ze nog voldoende inkomsten hebben. Die billijke vergoeding is decretaal verankerd, inclusief het principe van de cost-plus. Ofwel zegt men nu: we schaffen die billijke vergoeding af. Dat is een open discussie die je niet voert op twee minuten. *(Opmerkingen van heer Stefaan Sintobin)*

Dat insinueert u wel in uw vraag. Dan moeten de gemeenten elders hun belastingen halen. Ofwel behoudt u dat, maar dan moet het wel correct gecommuniceerd worden.

**De voorzitter:** Minister Turtelboom heeft het woord.

**Minister Annemie Turtelboom:** Ik ben het niet eens met wat de heer Sintobin heeft gezegd. Uit verschillende onderzoeken blijkt dat vandaag vooral dankzij de commodityprijzen de elektriciteits- en gasfactuur voor een gezin lager is dan bijvoorbeeld drie of vier jaar geleden. Dat is niet vanwege beleidsbeslissingen maar puur vanwege commodityprijzen. Ik zeg het uit het hoofd, maar een van de berekeningen was recent nog dat een gezin vandaag 300 of 400 euro per jaar minder betaalt voor gas en elektriciteit samen dan twee tot drie jaar geleden. Als je daar nog eens de brandstof bijtelt, dan zit je nog aan een hoger bedrag. Het beeld dat de prijzen de pan uit swingen, klopt niet. De prijzen stijgen inderdaad. De vennootschapsbelasting doorrekenen, doet de prijs stijgen. Er zijn beslissingen genomen rond steun voor hernieuwbare energie. Ik ga dat debat niet constant in een polemiek voeren, maar we weten dat die schulden er liggen. Die prijzen zullen nog stijgen. Ik ga daar niet flauw over doen. Ik kan die schulden niet wegtoveren. De omvang is te groot om het gewoon in de begroting op te nemen. De schulden die er liggen tot en met eind 2014 bedragen, 1,8 tot 1,9 miljard euro. Dat is 5 procent van de Vlaamse begroting. Ik kan dat niet, zelfs als zouden we dat willen. Dan heb ik het nog niet over de toekomstige schulden die er zijn.

Ik vind de vraag van de heer Danen heel interessant. Op dit moment is de verhouding ongeveer een derde - tweederde. Dat hangt natuurlijk ook af van de hoogte van de commodityprijzen. In uw redenering, als je in percentages denkt, zou je kunnen zeggen: dat de commodityprijzen maar veel stijgen, want dan gaat mijn verhouding van een derde - tweederde naar de helft - de helft. Maar goed, dat zijn relatieve cijfers en ik denk niet dat dat de intentie is van uw vraag.

Ik vind dat we dat debat echt moeten aangaan. Het energiepact moet een debat zijn om te kijken wat de prijs is die we bereid zijn te betalen. Wat vinden we aanvaardbaar en wat vinden we niet aanvaardbaar? We hebben dat debat vorige week in de plenaire gehad rond de slimme meter, waarbij de collega's in het parlement terecht zeggen: die invoering kan een winst zijn, maar let op dat de balans kostenefficiënt is en dat het niet alleen 'foliekes' zijn die erbovenop komen. Dat debat moet je voeren.

Als u mij nu vraagt wat mijn ideale balans is, kan ik daar niet zomaar op antwoorden. Ik heb ook een ambitie op het vlak van hernieuwbare energie, alleen proberen we die ambitie te realiseren op een zo kostenefficiënt mogelijke manier. Er zijn landen die hebben gezegd: we gaan die investering doen, en zoveel zal het kosten. Dat is wat we in het verleden te weinig hebben gedaan. We hebben beslissingen genomen en de kosten niet transparant aan de consument doorerekend. Het is een federale problematiek. Stel dat je zegt dat de kerncentrales moeten stoppen in 2025, dan moet je de vraag stellen wat je daarvoor in de plaats zet. Stel dat men zegt dat men nog een kerncentrale wil bouwen, ook dan moet je dat debat voeren. Bij elke beslissing ga je het debat moeten voeren om te zeggen wat de prijs van energie zal zijn. Daarom vind ik het Tarievendecreet zo van belang omdat we zo veel korter op de bal kunnen spelen. Nu liggen ze vast voor vier jaar. Maar op een moment dat uw energiemodel volledig in een transitiefase zit, is vier jaar veel te lang. Je moet ze elk jaar zeker kunnen aanpassen. Eigenlijk zou je in het geval het nodig is, meer moeten kunnen aanpassen.

Uw vraag is heel terecht, maar om daar nu zo op te antwoorden, vind ik dat we te weinig elementen op tafel hebben. U zult in mij altijd een partner vinden om dat debat open en bloot te voeren. Alleen op die manier kan je je draagvlak voor beslissingen groot houden.

**De voorzitter:** De heer Danen heeft het woord.

**De heer Johan Danen (Groen):** Dank u voor uw antwoord. Wij zullen mee dat debat bewaken. Het is wel zo dat een aantal beleidsbeslissingen, zoals de financiering van de VREG, van de warmtenetten enzovoort, telkens een sluipende verhoging van het nettatarief betekenen. Ik wil toch waarschuwen om het uit niet de band te laten springen. Dat zijn dingen die jullie wel beslissen.

Ik begrijp ook dat voor biomassa, waar het straks over zal gaan, of andere groenestroomcertificaten, een stuk kan worden doorgerekend, maar jullie gaan het wellicht volledig doorrekenen. Het is een keuze om een stuk in de algemene middelen op te nemen. Je kunt zeggen dat er geen geld voor is. Ik weet dat wel allemaal maar dat zijn keuzes die worden gemaakt.

**De voorzitter:** De heer Sintobin heeft het woord.

**De heer Stefaan Sintobin (Vlaams Belang):** Voorzitter, ik sluit me aan bij de laatste opmerking van de collega. Ik heb het ook in mijn vraagstelling gezet dat het nettatarief eigenlijk niet meer is waarvoor het initieel in het leven werd geroepen. Ik stel uiteraard, zoals alle collega's, vragen om uitleg om het debat aan te zwengelen. Dat is juist de bedoeling. Vroeg of laat moet het er toch van komen om het debat te voeren over wat energie nu eigenlijk mag kosten. Nu is er een beetje een steekvlampolitiek. Het sleept al een tijdje aan. We moeten op korte termijn een grondig debat voeren, als dat mag van de collega's natuurlijk, over wat energie mag kosten.

**De voorzitter:** De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

**VRAAG OM UITLEG van Matthias Diependaele aan Annemie Turtelboom, viceminister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Begroting, Financiën en Energie, over het actieplan 'Clean Power for Transport' – 2487 (2014-2015)**

**VRAAG OM UITLEG van Robrecht Bothuyne aan Annemie Turtelboom, viceminister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Begroting, Financiën en Energie, over het actieplan 'schone brandstoffen in transport' – 2580 (2014-2015)**

**Voorzitter: mevrouw Tinne Rombouts**

**De voorzitter:** De heer Diependaele heeft het woord.

**De heer Matthias Diependaele (N-VA):** Minister, begin dit jaar hebben we het er al over gehad. U werd aangeduid als leading lady voor dit thema. Er was eerst wat onduidelijkheid wie die taak ter harte ging nemen. 'Clean Power for Transport' (CPT) is een rechtstreeks gevolg van de Europese CPT-richtlijn betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen. De richtlijn vraagt dat de lidstaten binnen de twee jaar – we hebben nog heel wat tijd, tot november 2016 – werk maken van een actieplan voor de uitrol van infrastructuur voor alternatieve transportbrandstoffen. België en het Vlaamse Gewest zullen dus beleidskaders in die zin moeten opstellen. We hoeven zo lang niet te wachten. U had aangekondigd dat er voor de zomer al iets op tafel zou liggen, minister, vandaar deze vraag.

In de position paper van de proeftuin elektrische voertuigen van de vorige legislatuur werden al een aantal mogelijke en relevante maatregelen voorgesteld. Nu is er ook het eindrapport van die proeftuin. We hebben dus al heel wat kennis in huis om een robuust kader te creëren en een actieplan uit te rollen. Er werd

een Vlaamse ambtelijke werkgroep opgericht, bestaande uit de betrokken administraties Economie, Wetenschap en Innovatie (EWI), Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) en Leefmilieu, Natuur en Energie (LNE). In de werkgroep worden verkennende gesprekken gevoerd met betrekking tot de logistieke omzetting van de richtlijn en de inhoud en het opzet van het actieplan. Met de andere gewesten en het federale niveau moet ook overleg worden gepleegd en dat gebeurt in de ENOVER-transport werkgroep. In deze werkgroep wordt ook het nationaal actieplan bekeken.

Minister, mijn vraag is puur informatief. U hebt het aangekondigd tegen de zomer, maar er is dus nog wel wat tijd. Wat is de stand van zaken van de werkzaamheden van de opgerichte werkgroep voor het actieplan milieuvriendelijke mobiliteit? Is het nog altijd uw ambitie om het klaar te hebben voor de zomer?

Uiteindelijk is het de bedoeling dat het beleidskader streefcijfers en -doelen zal bevatten voor de verschillende alternatieve brandstoffen en voor verschillende vervoersmodi, gekoppeld aan maatregelen die ervoor moeten zorgen dat de doelstellingen effectief worden gehaald. Kunt u nu al enkele grote lijnen van het actieplan geven? Ik neem aan dat u al een paar tipjes van de sluier kunt oplichten.

De CPT-richtlijn heeft niet enkel betrekking op laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen. Dat is voor mij een belangrijk punt. Het gaat ook over waterstof-tankstations en CNG- en LNG-tankinfrastructuur (compressed natural gas en liquid natural gas), afhankelijk van de verschillende vervoersmodi. CNG en LNG worden eerder toegepast voor zwaar transport dan voor wagens. De CPT-richtlijn schuift een technologie-neutraliteit naar voren, en handelt dus niet enkel over elektrische wagens. Minister, kunt u aangeven hoe deze verschillende vormen van milieuvriendelijke aandrijving worden meegenomen in het actieplan?

De richtlijn geeft waterstoftechnologie als optioneel aan. Vlaanderen is echter vrij toonaangevend op dit vlak, met heel wat industriële spelers als Hydrogenics en Colruyt. De vorkheftrucks van Colruyt in Halle rijden op waterstof. Er staat ook een waterstof-tankstation. Van Hool is ook een leading partner wereldwijd. Zij zitten in een internationaal project, waardoor in Londen en Parijs waterstofbussen zullen rijden. Umicore, Solvay en Air Liquide zetten er ook op in. WaterstofNet vzw coördineert zowat alle activiteiten ter zake. Wordt de waterstoftechnologie meegenomen in uw actieplan, minister? Op welke manier zal dat gebeuren? WaterstofNet zou alvast aan een studie werken voor een uitrolscenario voor waterstof-tankstations in België voor 2020-2025.

Heeft er al overleg met de andere gewesten en de federale overheid plaatsgevonden in de transportwerkgroep ENOVER? Wat is de stand van zaken? Komen we daar overeen? Misschien is er weinig discussie. Of zitten er verschillen tussen de standpunten? Hoe zult u er dan voor zorgen dat de Vlaamse standpunten doorweten?

**De voorzitter:** De heer Bothuyne heeft het woord.

**De heer Robrecht Bothuyne (CD&V):** Het is een belangrijke discussie in het kader van het klimaatbeleid en zeer actueel. Ik verwijs naar de rechtszaken in Nederland. Als Vlaanderen een tandje bij moet steken qua CO<sub>2</sub>-reductie, komen we snel bij de transportsector. Prognoses geven zelfs aan dat de uitstoot van de sector, bij gelijkblijvend beleid, nog verder zal stijgen tot 2035. Dat maakt het belangrijk om minder afhankelijk te worden van fossiele brandstoffen. We moeten kijken naar alternatieve brandstoffen. Dat is belangrijk voor het klimaat en tegenover Europa, dat inderdaad een actieplan vraagt op vrij korte termijn.

Voor alternatieve brandstoffen zien we veel evoluties. Tesla is een bekend voorbeeld. In ons land zijn heel wat bedrijven bezig met CNG of LNG. De heer

Diependaele verwees al naar waterstof. Bepaalde bedrijven zijn echte voorlopers op dat vlak en kunnen een belangrijke rol spelen bij een grotere uitrol van alternatieve brandstoffen in ons land en daarbuiten. Er zijn echter ook andere spelers. ExxonMobil ziet het nog altijd anders. Zij geven blijk van de overtuiging dat geen van de alternatieve brandstoffen zal doorbreken en er een blijvende en zelfs stijgende vraag naar fossiele brandstoffen zal zijn.

Voor een doorbraak in Vlaanderen van elektriciteit dan wel CNG, LNG of waterstof als alternatieve brandstof kijken distributeurs en chauffeurs naar elkaar in een soort van 'kip of ei'-discussie. De chauffeurs geven aan dat ze niet kiezen voor een wagen op een alternatieve brandstof omdat er geen tankstations zijn voor die alternatieve brandstof, terwijl de distributeurs stellen dat er te weinig wagens met een alternatieve brandstof rondrijden om de tankstations aan te passen of te bouwen.

We zijn niet het enige land dat last heeft van die discussie. Ook in Nederland woedt die volop. De Nederlandse VAB ANWB, de Bond van autohandelaren en garagehouders (Bovag) en Natuur & Milieu pleiten voor een aankoopsubsidie voor elektrische wagens. Het zijn drie heel verschillende organisaties, maar ze zijn samen tot de overtuiging gekomen dat een dergelijke subsidie het meest efficiënt is als stimulant voor elektrische wagens en effectiever dan de huidige fiscale stimuli.

Er is ook een belangrijk energetisch aspect aan het verhaal. Met dank aan de batterij kan een elektrische wagen bijdragen tot het balanceren en stabiliseren van het net. Met behulp van slimme technologie kan de batterij van de wagen worden opgeladen wanneer er een overschot is aan stroom. Onderzoek aan de KU Leuven en een proefproject in Nederland lijken aan te geven dat het omgekeerde ook kan: elektrische wagens die stroom leveren aan het net wanneer er een tekort dreigt. Minister, dat gaf u reeds aan in de commissie van 22 april 2015. Op basis daarvan kun je dus stellen dat elektrische wagens een bijkomend voordeel lijken te hebben in vergelijking met wagens op CNG of LNG.

De Europese richtlijn 'Clean Power for Transport' verplicht de lidstaten ertoe om binnen de twee jaar een nationaal beleidskader op te stellen. In de commissievergadering van 28 januari 2015 gaf u zelf aan dat u de leiding zou nemen voor Vlaanderen om te coördineren bij de opmaak van dat beleidsplan, want daar zitten aspecten in van mobiliteit, klimaat, energie en innovatie. Het is een goede zaak dat er een coördinerend minister is, en een coördinerend minister met een duidelijke timing. U zou een actieplan klaar hebben tegen de zomer.

Toen ik de vraag indiende, was het nog voor 21 juni. Intussen hebben we zowel de meteorologische als de astronomische zomer bereikt, op 1 en 21 juni. De zomer is er; we zijn dus nieuwsgierig naar de krachtlijnen van uw plan.

Minister, mijn vragen zijn dus gelijkaardig. Kunt u de krachtlijnen geven van dat actieplan? Wanneer kan het actieplan worden voltooid en besproken in de commissie? Dat actieplan zal uiteraard niet uit de lucht komen vallen. Met wie is er overlegd? Welke sectoren en actoren werden betrokken? Welke standpunten uit de sector zijn vertaald naar het actieplan? Welke werden eventueel niet opgenomen, en waarom?

Collega Diependaele verwees er al naar: is er overleg geweest met de andere deelstaten, de federale overheid en de lokale besturen? Die lokale besturen kunnen een heel belangrijke actor zijn in het uitrollen van zo'n actieplan. Maken die andere deelstaten en de federale overheid een eigen actieplan, en hoe zal de coördinatie tussen die actieplannen verlopen? Europa verwacht immers uiteindelijk één nationaal actieplan.

Rekening houdend met de bijkomende voordelen van de batterij van een elektrische wagen in het kader van de uitbouw van een slim net, is het volgens u

nuttig om de nadruk te leggen op elektriciteit als alternatieve brandstof, meer dan op CNG en LNG? Welke energiebron vindt u het meest wenselijk? Op welke manier denkt u dat de verkoop van wagens met een alternatieve brandstof kan worden gestimuleerd? Hoe kan bijvoorbeeld samenwerking met de leasingsector en andere aanbieders van bedrijfswagens daarbij helpen?

**De voorzitter:** De heer Schiltz heeft het woord.

**De heer Willem-Frederik Schiltz (Open Vld):** Ik wil me aansluiten bij deze excellente vraag van collega Diependaele. Het is bijzonder moeilijk om nog iets toe te voegen aan de omstandige uitleg van collega Bothuyne, maar toch dit: het lijkt me duidelijk dat de markt klaar is voor vooral elektrische wagens, maar ook voor andere. De producenten staan klaar om hun voertuigen op de markt te brengen. De terughoudendheid bij veel consumenten betreft net de laadinfrastructuur. In dat licht is er inderdaad nood aan een actieplan. Minister, u hebt dat plan aangekondigd. Ik wil geen voorafnames doen op dit plan, maar net als mijn collega's benieuwt het me hoe ambitieus uw plan zal zijn. Hoe fors zal Vlaanderen de uitrol stimuleren, ondersteunen, faciliteren, niet alleen van de elektrische wagens, maar ook van de andere ecologisch verantwoorde mobiliteitsmogelijkheden?

Specifiek wat een actieplan betreft, denk ik dat het Noorse model inspiratie kan geven. Daarbij worden diverse elementen, zowel fiscale als infrastructurele, op elkaar afgestemd. Zo zijn er btw-kortingen. Een element is de aankooppremie-ondersteuning. Minister, kent u dat model en in welke mate zal dat een inspiratie zijn voor uw eigen plan?

**De voorzitter:** De heer Danen heeft het woord.

**De heer Johan Danen (Groen):** Het is inderdaad zo dat veel mensen, als ze aan een ecologisch voertuig denken, aan een elektrisch voertuig denken. Het andere is dan diesel of benzine. Ze nemen de andere opties eigenlijk niet echt in ogenschouw. Ik wil het pleidooi van collega Schiltz dus versterken. Ook op dat vlak moeten er stappen worden gezet, zonder een voorafname te doen ter zake. Het is ook zo dat bepaalde bedrijven, om de Colruytgroep niet te noemen, een CNG-netwerk aan het uitbouwen zijn. Wat dat betreft, is de kip-en-eidiscussie heel prominent aanwezig. Er zijn nog maar 1700 wagens in België die op die manier rijden. Dat is veel te weinig om een net uit te bouwen. Als je zo'n auto wil kopen, waar moet je dan beginnen? Op zich moet je dan heel veel moeite doen. De belemmeringen voor dit soort ecologische keuzes zouden zo veel mogelijk moeten worden weggewerkt. Minister, op welke manier wilt u dat doen?

**De voorzitter:** Minister Turtelboom heeft het woord.

**Minister Annemie Turtelboom:** Voorzitter, geachte leden, men vordert met de tekst voor het Vlaamse actieplan 'schone energie voor het vervoer' of 'Clean Power for Transport'. Het ontwerp zal zeker klaar zijn voor de zomer. Het zou kunnen dat ik volgende week de tekst al heb. De timing, waarbij dit er voor de zomer komt, blijft dus zeker gehandhaafd.

We hebben ter zake een stakeholdersoverleg gehad met veertig organisaties. Op de vergadering van vorige week waren die veertig organisaties ook daadwerkelijk aanwezig. Ik kan de lijst overmaken, maar het gaat over zowel de federaties FEBIAC en FEDERAUTO en de petroleumindustrie als de Bond Beter Leefmilieu en natuurorganisaties, en ook de gemeentebesturen. Een aantal leden hebben ook in de vorige legislatuur heel veel vragen gesteld over infrastructuur. De rol van gemeentebesturen met betrekking tot het geven van concessies is cruciaal ter zake. Er zijn eigenlijk vrij veel privépartners die willen investeren. Dat is altijd het klassieke debat over de kip en het ei. Dit hoeft daarom de overheid niet altijd geld te kosten. Er zijn privépartners die willen investeren, maar dan moeten we

natuurlijk op een bepaald moment van gemeentebesturen weten op welke plaatsen dat kan worden geplaatst.

Ook de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten (VVSG), maar ook de distributienetbeheerders Eandis, Infrax en Fluxys waren dus aanwezig.

Wat die ambitie betreft: het is voor mij op dit moment moeilijk om een uitspraak te doen over waar ik wil uitkomen. Ik weet wel dat FEDERAUTO op een bepaald moment heeft gezegd dat je eigenlijk een kritische massa van 3 procent van de markt nodig hebt. Het is een eeuwige discussie over de infrastructuur: moet je eerst beginnen met laadpalen voor je elektrische wagens kunt hebben, moet je eerst beginnen met waterstoftankstations vooraleer de auto's doorbreken? Men hanteert altijd die 3 procentnorm: je zou 3 procent van de markt moeten hebben, en dan is de markt eigenlijk volwassen en kunnen er nieuwe technologieën ontstaan.

Het Noorse model is de basis geweest voor het actieplan. Dat is eigenlijk wat er ons toe heeft aangezet om met dit actieplan te starten. Alle technologieën en modi die in de richtlijn voorkomen, zullen worden meegenomen en dus ook onderdelen daarvan, zoals de bedrijfswagens. Het startschot voor het stakeholdersoverleg hebben we gegeven op 26 maart. De voorbije maanden is er dan met alle betrokkenen overlegd. Op 17 juni werd vervolgens over de eerste voorstellen een eerste groot stakeholdersoverleg gehouden, met veertig aanwezigen. De resultaten van dat overleg worden nu verwerkt. Op dit ogenblik loopt er ook een korte studie van de Vrije Universiteit Brussel (VUB) om de doelstellingen van het actieplan verder te onderbouwen.

Wanneer de beide elementen beschikbaar zijn, zal ik dus het finale actieplan voltooien. Er zijn de voorstellen van de sector, en dan zal het aan de politiek zijn om te bekijken wat we volgens welke timing zullen implementeren. Qua planning zijn we dus echt wel op schema. Het plan wordt zo opgevat dat het een aanloop is naar de Vlaamse inbreng in dat nationale Belgische actieplan. Mijnheer Diependaele, we staan daar ver in. Ons gewest is eigenlijk het gewest dat daarin echt de lead neemt op dit moment. Ik heb deze ochtend informeel overleg gehad met mijn Waalse collega Lacroix over de fiscaliteit ter zake, want op dat vlak moet ik een samenwerkingsovereenkomst hebben. Dat valt enigszins buiten de scope van deze vraag, maar toch niet helemaal. We moeten immers toch bekijken op welke manier we zulke beslissingen nemen, zodat dit niet alleen geldt voor de privémarkt, maar ook voor de leasingmarkt. Ik merk dan dat we eigenlijk echt wel het meest proactief bezig zijn. Dat hoort ook zo, lijkt me.

Het stakeholdersoverleg moet dus de input zijn, de start zijn van de Vlaamse inbreng voor dat nationale actieplan, dat inderdaad eind 2016 door de lidstaten moet worden ingediend. We hebben dus inderdaad nog wat tijd, maar we moeten niet altijd wachten tot de deadline om een actieplan in te dienen. Dat wil zeggen dat de meest dringende acties nu al zo worden uitgewerkt, zodat hun uitvoering snel kan starten. De overige zullen in grote lijnen worden beschreven en moeten dan nadien nog verder worden verkend, zodat we de deadline van 2016 zeker halen.

De verdere uitwerking en uitvoering worden gebundeld in de werkpakketten infrastructuur, financiën, regelgeving, lokale overheden, energie, onderzoek, Vlaamse overheid en nichevloten. Er is immers ook sprake van nichemarkten. Onlangs ben ik in de haven een bedrijf gaan bezoeken. Het gaat dan over hun containerliften.

Alles wat ze nieuw kopen, is elektrisch. Dat zijn dan de nichevloten. De vergroening van de verkeersfiscaliteit, waarover verleden week een vraag werd gesteld, moet daar ook in zitten. Je kunt het bij een actieplan maar menen als je niet alleen omkaderende maatregelen hebt, maar verkeersfiscaliteit daar ook echt voor gaat aanwenden. Ik zal het actieplan voorleggen aan mijn collega's in de



regering. Op dit moment werk ik samen met minister Schauvliege een voorstel uit over de vergroening van die verkeersfiscaliteit. Zoals ik vorige week heb gezegd, willen we daarin tegen september en oktober politiek landen om de vergroening van die verkeersfiscaliteit vorm te geven. In het najaar wil ik hier in dit parlement zeker een decreet. Politiek wil ik hiermee in de regering landen ten laatste tegen eind september, begin oktober.

Ik wil beklemtonen dat de afgesproken timing op federaal niveau eind november is, om een jaar later, eind november 2016, dat nationaal actieplan te kunnen voorleggen aan de Europese Commissie. Zoals gezegd, willen we in Vlaanderen eigenlijk een stuk verder gaan.

Op nationaal niveau komt een gemengde ENOVER-transportwerkgroep regelmatig samen om afspraken te maken over de aanpak en de wijze waarop uiteindelijk naar een Belgisch plan wordt gewerkt. Er is nu al overeengekomen dat elk gewest zijn eigen insteek voorbereidt. Er zijn overlegmomenten vastgelegd eind 2015 en midden 2016. We moeten daarbij vooral zoeken naar synergiën en mogelijkheden om dit aan te vullen met eventueel nog federale maatregelen.

Binnen de werkgroep worden er ook afspraken gemaakt om naar samenwerking te gaan in Benelux-verband en op een Europees niveau. De voortgang in het Waalse Gewest is onduidelijk omdat het Waalse Gewest niet aanwezig was op de laatste ENOVER-transportvergadering. In het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest werd een voorafgaande studie uitbesteed, die deze zomer wordt opgeleverd. Pas nadien wordt het politiek overleg gestart.

Een aantal lokale besturen participeren aan het EVORA-project, mede gefinancierd door de Vlaamse overheid. Mijnheer Diependaele, u zei dat er uit de proeftuinen heel wat lessen werden getrokken die kunnen worden meegenomen. Hierbij wordt samen gezocht naar een manier om in laadinfrastructuur te voorzien, voornamelijk in stedelijk gebied waar minder privégarages zijn. Deze lokale besturen en de VVSG werden betrokken bij het stakeholderoverleg.

Er zijn een aantal argumenten om meer de nadruk te leggen op elektriciteit als alternatieve brandstof, meer dan CNG en LNG, met name de mogelijke positieve interactie met het elektriciteitsnet. De heer Schiltz had het onlangs over een Leuvens doctoraat, waarin stond dat als er 1 miljoen wagens zijn die 1 uur per dag worden gebruikt als opslag van batterij, je de capaciteit van een kerncentrale vervangt. Ik denk dat dat argument zeker moet worden meegenomen.

Ik vind de technologieneutraliteit ook echt van belang. Ik vind het heel moeilijk om als overheid te zeggen dat je alleen voor elektrisch, alleen voor CNG of alleen voor waterstof gaat. Op dit ogenblik bestaan benzine en diesel ook naast elkaar. Er zijn perfect aanvullende modaliteiten mogelijk, waarbij de ene technologie nuttiger kan zijn voor lange afstanden en de andere technologie – ik denk bijvoorbeeld aan elektrische wagens en de capaciteit van de batterijen op dit ogenblik – meer naar de kortere afstanden gaat.

Bij elektriciteit heb je het bijkomende aspect van de heel duidelijke link met energie. In Nederland werkt men nu aan laadpalen die elektriciteit kunnen opladen, maar ook terug afladen. Daarbij gebruik je de elektrische wagen als een batterij op vier wielen, om het zeer oneerbiedig te zeggen. Dat moeten we wel degelijk meenemen.

Er waren meer dan voldoende redenen om CNG, LNG en waterstof ook in het actieplan te betrekken. Daarmee geven we ook invulling aan de wijze waarop de Europese Commissie clean power ziet. Alle zijn ze milieu- en klimaatvriendelijker dan de traditionele brandstoffen en bij alle zijn er kansen om met hernieuwbare energie te werken. U verwijst naar Colruyt en waterstof. Bij hen is dat volledig in het concept van de visie op hernieuwbare energie en niet alleen de technologie op zich.

De wijze waarop dat wordt uitgerold, hangt ook af van de maturiteit van de technologie, de noodzakelijke investeringen, het marktpotentieel enzovoort. Ik heb gisteren bij een belangrijke nieuwe investering in de Antwerpse haven met een auto op waterstof gereden. Dat was heel comfortabel.

Er was nog een extra vraag over waterstoftechnologie. Waterstof zit voor mij op hetzelfde niveau als batterijtechnologie, maar de uitrol en beschikbaarheid van infrastructuur en voertuigen is – op dit moment – nog een stuk beperkter dan bij de huidige batterijen. Ik zeg er wel duidelijk bij 'op dit moment' omdat je de dynamiek van de markt daar moeten laten spelen.

Specifiek voor waterstof wordt er nu al rekening gehouden met het werk van WaterstofNet. Ik bevestig dat er inderdaad al heel wat kennis aanwezig is in Vlaanderen. De komende weken en dagen heb ik nog veel contacten met autoconstructeurs, technologieleveranciers en investeerders in infrastructuur die geïnteresseerd zijn in een uitrol van waterstof in Vlaanderen. In Antwerpen rijden er op dit moment trouwens al drie bussen rond op waterstof. Het is zeker van belang om te kijken welke technologie waar kan worden gebruikt.

Eén ding is zeker: we moeten in Vlaanderen de ambitie hebben om de achterstand die we hebben ten opzichte van Scandinavische en meer noordelijke landen, in te halen. We hebben er dan ook een groot voordeel bij dat we heel veel best practices hebben, waarvan we weten wat ervan werkt en wat niet. We moeten dus niet van 'scratch' beginnen. Het zou mooi zijn indien we deze legislatuur grote stappen verder kunnen zetten, zowel in de vergroening van de verkeersfiscaliteit als in het actieplan 'schone brandstoffen in transport'.

**De voorzitter:** De heer Diependaele heeft het woord.

**De heer Matthias Diependaele (N-VA):** Minister, ik dank u voor uw antwoord. Wat de stand van zaken betreft, zitten we perfect op schema. U houdt zich aan de afspraak. Dat is een heel goede zaak.

Ik maak van de gelegenheid misbruik om zelf nog een paar extra vragen te stellen en een paar zaken aan te halen die u misschien nog kunt meenemen in de mate dat het nodig is. U hebt al die thema's opgesomd. Ik denk dat alles wel ergens onder terechtkan, maar we moeten er natuurlijk wel voor zorgen dat het nog efficiënt is. Als je een vuilnisbak maakt van allerlei ideeën, zul je ook niet ver komen met dat actieplan. Het moet efficiënt zijn.

Zoals de heer Schiltz daarnet zei, is een deel van het probleem inderdaad de laadinfrastructuur. Een deel van het probleem, zeker niet het belangrijkste, is de aanwezigheid van laadpalen. Die kosten natuurlijk ook geld. Er zijn ideeën geweest – dat stond laatst in de media – om publiciteit op die laadpalen te zetten. Die laadpalen zijn heel duur. Door er publiciteit op te zetten, zouden die zichzelf kunnen terugbetalen. Dat was een idee.

Een ander punt waarmee ik al heel lang leure en dat mij een goed idee lijkt, is het batterijgarantiefonds. Het gaat dan over elektrische voertuigen en niet over de andere brandstofmethodes. Voor de elektrische voertuigen is de prijs nog altijd de prijs van de batterij. In Nederland heeft men daarmee geëxperimenteerd. Zonder overdrijven: ik heb tien of vijftien keer aan minister Lieten gevraagd om dat eens van dichtbij te bekijken en te zien of we daarmee hier iets konden doen om de initiële aankoop van elektrische wagens goedkoper te maken en of het batterijgarantiefonds daarvoor zou kunnen dienen. Het is nooit geheel duidelijk waarom er niet van dichtbij is onderzocht wat daarop precies het antwoord was. Er is één keer een half antwoord geweest dat het om een bepaalde reden moeilijk was. Het is mij nooit helemaal duidelijk geweest. Als er een goede reden is om dat niet te doen, heb ik daar geen probleem mee. Maar het moet wel eens worden onderzocht.

Een derde punt is de eigen overheidsvloot. Ik weet eerlijk gezegd niet hoeveel wagens de Vlaamse overheid of de steden en gemeenten zelf in gebruik hebben. Ik link dat graag met een ander onderwerp, waarmee ik ook al zes jaar leur om daarvan werk te maken: het innovatief aanbesteden dat je vanuit de overheid zou kunnen doen. Ik hoop dat er iets van komt. Misschien is dat niet helemaal toepasselijk op elektrische voertuigen, omdat daarbij niet meer zo heel veel innovatie bij te pas komt. Wat kan er gedaan worden om zeker de overheidsvloot te elektrificeren of er een andere technologie op toe te passen?

In verband met de doelstellingen zegt u dat die 3 procent de kritische massa is. Hoeveel wagens rijden er eigenlijk in België? 5 of 6 miljoen?

**Minister Annemie Turtelboom:** 4 miljoen in Vlaanderen.

**De heer Matthias Diependaele (N-VA):** 4 miljoen maar. Oké. 3 procent daarvan betekent 120.000 wagens. In 2014 was 0,2 procent van de nieuwe inschrijvingen elektrisch.

Dat zal omhoog moeten. Daar dient uw plan ook voor. We zullen daarop moeten letten. Ik ben echt geen rekenwonder, maar het lijkt mij toch moeilijk om die 3 procent tegen 2020 te bereiken, afhankelijk natuurlijk van hoe die 0,2 procent zal stijgen.

Is er enkel aandacht voor vierwielers? Er zijn ook elektrische moto's. Ik weet niet of er voor elektrische fietsen overheidssteuning nodig is. Ik durf dat te betwijfelen. Die markt draait goed. Ik vind dat geen prioriteit. Laadpunten zijn wel nodig. Misschien kan er wel rekening worden gehouden met motorvoertuigen. (*Opmerkingen*)

Ja, motorcross. Ik weet dat er in Maarkedal ooit een project is geweest.

Het is zeer goed dat u met de lokale overheden overlegt over de infrastructuur. Loopt het EVA-project nog altijd? U had het over EVORA, dat is mij niet bekend. Is dat een voortzetting van dat EVA-project? Of lopen die naast elkaar? Wat is daar precies de verhouding? Ik weet dat het EVA-project drie, vier jaar geleden is gestart en dat er op een paar maanden tijd veel meer aanvraag was dan dat er geld ter beschikking was. Hoe zit het daarmee?

Ik geloof heel erg in waterstof. Dat heeft heel veel voordelen. Ik vind de technologieneutraliteit, die u zelf ook bepleit, zeer belangrijk. Maar ik heb alle begrip voor het feit dat het absoluut niet gemakkelijk is. Je moet daar zeer veel zaken bekijken. U zegt zelf dat je die batterij ook kunt gebruiken om de elektriciteit die overdag is opgewekt, 's nachts op te slaan. Dat kun je met waterstof ook. Waterstof heeft het voordeel dat je dat over een veel langere termijn kunt doen. Er kan daar ook een seizoensgebonden overcapaciteit zijn. Met al die zaken moet rekening worden gehouden. Ik begrijp zeer goed dat dat niet gemakkelijk is.

De markt is klaar voor de laadinfrastructuur. Maar vooral de prijs is op dit moment een probleem. Het zou heel goed zijn als je daar met een batterijgarantiefonds iets aan kunt doen. Ook de reikwijdte is belangrijk.

U zegt dat Vlaanderen het verst staat. Dat is zeer positief. Laat ons geen vertraging oplopen door het federale niveau of door andere gewesten. Het zal staan of vallen met de fiscaliteit. Laat ons eerlijk zijn: de terugval van de laatste jaren is veroorzaakt door het feit dat de vorige federale overheid daarin geknipt heeft. Ik begrijp alle budgettaire overwegingen daartoe, maar dat is de oorzaak van die terugval.

CNG en LNG blijven licht vervuilend. Ik weet dat 10 procent van de bedrijfs-wagens van Colruyt CNG zijn. LNG wordt vooral voor vrachtwagens gebruikt.

We zullen wel zien wat het plan is. Zoals het er nu ligt, kunnen we erin meegaan. De grootste uitdaging zal de uitrol zijn, maar dat beseft u zelf natuurlijk ook.

**De voorzitter:** De heer Bothuyne heeft het woord.

**De heer Robrecht Bothuyne (CD&V):** Grenzen worden verlegd, zeker inzake spreektijd in deze historische commissiezitting.

Minister, dank u voor uw antwoord. Het actieplan zit inderdaad min of meer op schema. 'Tegen de zomer' is een rekbaar begrip, heb ik geleerd. Maar 'volgende week' kan ons qua timing zeker ook bekoren. De ambitie is vrij hoog. Met 3 procent van de markt beoogt u, in vergelijking met de huidige situatie, een heel grote stap vooruit. Nu zijn er 2500 tot 3000 elektrische voertuigen ingeschreven. In de andere technologieën gaat het over nog veel kleinere aantallen. U beoogt een heel grote stap. Daarom is het nuttig om eens te bekijken met welk budget u dat kunt en wilt doen. Hoe gaat u die maatregelen financieren?

Bij de opmaak van het actieplan is het niet alleen belangrijk om de doelstellingen te halen. Het is ook belangrijk om te bekijken hoe en in welke mate er voor Vlaanderen een economische return is. Een bepaalde technologie wordt hier ontwikkeld of staat hier al verder dan elders. Bepaalde bedrijven zijn daarin actief. Het is heel belangrijk om ervoor te zorgen dat het actieplan dat we hier opmaken, en liefst ook in Wallonië en Brussel en samen met de federale overheid, een maximale economische return heeft voor de bedrijven die voorlopers zijn in hun sector. Misschien kan dit een platform zijn om Vlaamse bedrijven internationaal te doen groeien.

Het zou uiteraard nuttig zijn om het actieplan hier te krijgen. Als het goedgekeurd is, zou ik graag hebben dat het wordt overgemaakt aan de commissie.

**De voorzitter:** De heer Schiltz heeft het woord.

**De heer Willem-Frederik Schiltz (Open Vld):** Minister, ik ben zeer verheugd dat u verwijst naar het EVORA-project. Het is natuurlijk essentieel dat mensen met een elektrisch voertuig of een ander dan conventioneel vol te tanken voertuig niet worden verbannen naar park-and-rides of naar publieke parkings. Je moet kunnen tanken waar je werkt en waar je woont. In die zin is de opname van dit project van kapitaal belang.

Ik ben ook zeer verheugd dat u desnoods wat sneller wilt gaan indien het nationale actieplan niet tijdig van de grond zou komen. Nu is het momentum er om erop door te gaan. Op die manier kan uw positieve actie tot voorbeeld strekken en tot inspiratie dienen van de andere beleidsniveaus.

De technologie-neutraliteit is zeer belangrijk. Het is vooral belangrijk om ervoor te zorgen dat nieuwe technologieën zich erop kunnen aansluiten en dat nieuwe technologieën zich kunnen ontwikkelen. Maar dan moeten ze dat ook kunnen. Technologie-neutraliteit mag geen rem zijn op de ontwikkeling van nieuwe laadinfrastructuur. In die zin is het een andere technologie-neutraliteit. Daar moeten we een precair evenwicht zien te handhaven. Minister, ik heb er uiteraard alle vertrouwen in dat u dat zult waarmaken.

**De voorzitter:** Minister Turtelboom heeft het woord.

**Minister Annemie Turtelboom:** Ik wil nog antwoorden op een aantal bijkomende vragen.

Het EVORA-project is een nieuw project van het Agentschap voor Innovatie door Wetenschap en Technologie (IWT) om laadpalen te plaatsen. Het wil bekijken hoe

je een businessmodel kunt ontwikkelen om ze kosteloos te plaatsen. Wij krijgen vrij veel signalen uit de markt. Men zegt: "Als we goede plaatsen en concessies hebben, zijn wij bereid om de investering op ons te nemen." Dat is meteen een antwoord op de aanvullende opmerking van de heer Bothuyne, die vroeg hoe dit zal worden gefinancierd. We zijn het aan onszelf verplicht om het zo kostenefficiënt mogelijk te doen. Als je het kunt doen met reclame erop of met andere businessmodellen, moeten we onderzoeken hoe we dat kunnen doen.

Het batterijgarantiefonds was ook een expliciete vraag van Federauto. Dat wordt ook bekeken bij het actieplan.

Heel belangrijk bij de laadpalen is dat je een goed plan voor regionale spreiding hebt. Voor elektrische wagens is het belangrijk dat de mensen vooral thuis opladen. In een stedelijke context is dat niet altijd mogelijk. Maar de actieradius van een elektrische wagen, maar ook van een CNG-wagen, stijgt natuurlijk als je voldoende tankstations en laadpunten hebt om tussentijds bij te tanken of bij te laden.

Mijnheer Diependaele, wat u zegt over de waterstofstations klopt. In mijn initiële antwoord had ik het er al over: bij Colruyt zit waterstof in hun hele filosofie van hernieuwbare energie en van het opladen van overvloedige capaciteit. Dat is de reden waarom ik op een bepaald moment trekker ben geworden van dit project. Het heeft een heel sterke link als je hernieuwbare capaciteit hebt. Hoe kun je bij pieken, als er veel wind of veel zon is, die energie opslaan om op een ander moment te gebruiken? Nu gaat er nog te veel energie op bepaalde momenten verloren. Als je die kunt opslaan, zit je in een totaal andere filosofie.

In verband met de interne aankopen van de Vlaamse overheid is er al een omzendbrief onder de bevoegdheid van minister Homans. Die omzendbrief bestaat al sinds de vorige legislatuur. Op dit moment werkt hij onvoldoende vanwege het kostprijaspect. We moeten dat eens bekijken. Ik ben het met u eens: "Woorden wekken en voorbeelden strekken." Als we daar ambitie in willen hebben, moeten we ook bekijken wat we daar in ons eigen wagenpark aan kunnen doen met het oog op kostenefficiëntie.

U hebt nooit moeten betwijfelen dat ik dat deel van het regeerakkoord zou uitvoeren. Ik ben er volledig van overtuigd dat de fiscaliteit een ongelooflijk bepalende rol speelt. Je kunt flankerende maatregelen nemen, je kunt dit sturen en ik weet niet wat nog, maar je zult in de fiscaliteit op een bepaald moment duidelijk moeten laten merken dat je het meent.

Ik ben het helemaal eens met de technologieneutraliteit omdat veel technologieën nog aan het begin van hun leercurve zitten. Er is genoeg om op de markt te brengen, maar je moet de dynamiek van de markt laten spelen om te zien welke technologie de meest dominante wordt. Ik ben het ermee eens dat CNG nog altijd licht vervuilend is, maar het is natuurlijk veel beter dan diesel en benzine. In die zin moet je dat bekijken in de relativiteit van het park.

De percentages zijn pijnlijk hard. De 3 procent auto's is wat je volgens FEDERAUTO nodig hebt om het debat over laadpalen en voldoende tankstations op te heffen. Als 3 procent auto's op de markt een bepaalde technologie hebben, dan is de privé-sector voldoende geïnteresseerd om zelf voor de laadinfrastructuur te zorgen.

Voor de laadpalen zullen we moeten zorgen dat we geen twintig kaarten moeten hebben om te kunnen opladen. Voor de fietsen nemen we dat mee in het concept, maar niet voor de laadpalen, want dat werkt niet. Mensen laden hun fiets niet op uit schrik dat hij wordt gestolen. Een elektrische fiets is vrij duur en wordt bijna niet publiek opgeladen. Bovendien kan het ook in gewone stopcontacten. Maar het zit in het concept. Elektrische wagens en bromfietsen, dat is mee

opgenomen in het actieplan om uit te zoeken hoe we daarin verder kunnen gaan. Dat is ook logisch, want de grens tussen de elektrische fiets en een mobylette begint te vervagen.

**De voorzitter:** De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

**VRAAG OM UITLEG van Valerie Taeldeman aan Annemie Turtelboom, viceminister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Begroting, Financiën en Energie, over de Servicecheck van de Vlaamse Regulator van de Elektriciteits- en Gasmarkt (VREG) – 2509 (2014-2015)**

**Voorzitter: mevrouw Tinne Rombouts**

**De voorzitter:** Mevrouw Taeldeman heeft het woord.

**Mevrouw Valerie Taeldeman (CD&V):** Minister, iedereen hier kent goed de V-test die wordt aangeboden op de website van de Vlaamse Regulator van de Elektriciteits- en Gasmarkt (VREG), en die consumenten kunnen gebruiken om een prijsvergelijking te maken tussen de verschillende energieleveranciers. De site wordt dikwijls gebruikt en dat blijkt uit het aantal consumenten dat jaarlijks van leverancier verandert. Naast de V-test biedt de VREG ook de mogelijkheid om leveranciers te vergelijken op basis van hun dienstverlening. Dit kan via de Servicecheck.

Onlangs kregen we het verslag van de Vlaamse ombudsdienst, en daaruit blijkt dat alle energieleveranciers op onze markt met vijf op vijf logo's het hoogste niveau hebben bereikt op de Servicecheck. Hierdoor is er geen onderscheid meer tussen de verschillende leveranciers en verdwijnt voor de leveranciers de motivatie om hun dienstverlening verder te verbeteren. Dat haal ik uit het verslag van de ombudsman.

De huidige Servicecheck blijkt alleen gebaseerd te zijn op het aantal klachten bij de energieleverancier. Een eventuele verbetering zou kunnen zijn dat ook rekening wordt gehouden met kwalitatieve gegevens, zoals de verwerkingstijd van klachten en het contact tussen de energieleverancier en de consument.

Minister, naar aanleiding van het verslag van de ombudsman en de opmerkingen wil ik enkele vragen stellen. Minister, bent u van plan aan de VREG te vragen de Servicecheck aan te passen en te optimaliseren? Met welke kwalitatieve gegevens zou rekening kunnen gehouden worden in een verbeterde Servicecheck?

**De voorzitter:** De heer Lantmeeters heeft het woord.

**De heer Jos Lantmeeters (N-VA):** Omdat de heer Schiltz het niet zegt, zeg ik het met dezelfde gevleugelde woorden: dat is een goede vraag. Minister, hebt u de juiste cijfers van de mensen die gebruik hebben gemaakt van die Service-check?

**De voorzitter:** Minister Turtelboom heeft het woord.

**Minister Annemie Turtelboom:** De Servicecheck van de VREG is samen met de V-test een belangrijk instrument om de energieafnemers bij te staan in het maken van een keuze voor een bepaalde aardgas- of elektriciteitsleverancier, maar ook om druk uit te oefenen op de energieleveranciers om het niveau van de dienstverlening continu te verbeteren. Op zich vind ik het positief dat de klachtenindicator (het aantal logo's dat een energieleverancier krijgt op basis van het aantal klachten dat de VREG en de federale ombudsdienst voor energie ontvangen over de betrokken leverancier) is geëvolueerd van een situatie waarin – bij de start eind 2011 – de energieleveranciers nog verspreid zaten over de categorieën 1 tot

en met 5, nu zo goed als alle leveranciers in de hoogste categorie scoren. Dit getuigt onder andere van een vastberaden doelstelling en inspanningen bij de energieleveranciers om de dienstverlening te verbeteren en dus het aantal klachten te verminderen. De klanten in Vlaanderen varen daar wel bij.

Ik merk wel op dat de Servicecheck veel meer is dan enkel de klachtenindicator die de afnemers een gedetailleerd overzicht geeft van de dienstverlening die elke leverancier aanbiedt. De vraag is maar welke aanpak het meest voordelen biedt: een aanpak die vaststelt dat zowat alle energieleveranciers op een hoogwaardig niveau van dienstverlening inzetten en daardoor allemaal – op één uitzondering na – naar de beste categorie zijn geëvolueerd, of een aanpak van benchmarking, waarbij de rangschikking steeds wordt herijkt zodat de leveranciers constant in verschillende categorieën ingedeeld blijven en zo de nadruk wordt gelegd op differentiatie tussen de energieleveranciers.

Ik heb vernomen van de VREG dat in het najaar een consultatie over de Servicecheck zal worden uitgevoerd om onder andere deze vraag voor te leggen aan de belanghebbenden en zo richting te geven aan de toekomstige evolutie van de Servicecheck.

Voor de lancering van de Servicecheck heeft de VREG een uitgebreid onderzoek gedaan naar manieren om informatie aan de energieafnemers te bieden die nuttig is om de dienstverlening te vergelijken, maar die ook neutraal en objectief moeten zijn. Hierin werd al een volgende stap bepaald, namelijk het uitbreiden van de indicator zodat die niet meer alleen op klachten, maar ook op een klantentevredenheidsonderzoek gebaseerd zou zijn. Dit blijkt evenwel niet evident en een zeer dure zaak te zijn. De VREG heeft die stap dus nog niet kunnen zetten om kostprijsredenen.

Mijnheer Lantmeeters, de cijfers over de aantallen heb ik niet bij. Ik zal het checken en via de commissiesecretaris laten bezorgen aan de commissieleden. Dan moet u er geen schriftelijke vraag over te stellen. Nu krijg ik het juiste cijfer binnen via sms: het gaat over 80.508 voor het jaar 2014.

**De voorzitter:** Mevrouw Taeldeman heeft het woord.

**Mevrouw Valerie Taeldeman (CD&V):** Minister, ik heb begrepen dat als de Servicecheck zou worden uitgebreid met andere kwalitatieve gegevens, dit neerkomt op een grote meerkost. Het wordt dan een complex verhaal.

Op basis van het feit dat alle energieleveranciers vijf op vijf logo's behalen, dat met uitzondering van één iedereen het hoogste niveau bereikt, zegt u dat er een evaluatie van de bestaande Servicecheck wordt gepland in het najaar. Klopt dat?

**Minister Annemie Turtelboom:** In het najaar doet men inderdaad een consultatie over de kwaliteit van de Servicecheck.

**Mevrouw Valerie Taeldeman (CD&V):** Oké, dank u wel.

**De voorzitter:** De vraag om uitleg is afgehandeld.

**VRAAG OM UITLEG van Katrien Partyka aan Annemie Turtelboom, viceminister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Begroting, Financiën en Energie, over het ontwikkelingsplan voor het transmissienet – 2464 (2014-2015)**

**Voorzitter: mevrouw Tinne Rombouts**

**De voorzitter:** Mevrouw Partyka heeft het woord.

**Mevrouw Katrien Partyka (CD&V):** Voorzitter, minister, collega's, de taken van de transmissienetbeheerder zijn gekend: zorgen voor de exploitatie en het onderhoud van het transmissienet, alsook zorgen voor verbetering en voor het technische beheer. In het kader van de verbetering moet Elia om de tien jaar een nieuw ontwikkelingsplan opmaken. Sinds 13 mei heeft Elia een nieuw ontwikkelingsplan voor de periode 2015-2025 gepubliceerd. De opmaak van dit plan liep in samenwerking met de algemene directie Energie, het Federaal Planbureau. Er werd rekening gehouden met het advies van de CREG. De interconnecties Stevin, Nemo, Alegro en Brabo zijn opgenomen in dit ontwikkelingsplan. Nemo en Alegro moeten in 2019 worden gerealiseerd.

Het plan is gebaseerd op twee belangrijke uitgangspunten. Het eerste is de productiecapaciteit in dit land, waarbij rekening wordt gehouden met de voor het brede publiek gekende afnemende capaciteit van de centrale productie-eenheden. Het tweede uitgangspunt is een schatting van het elektriciteitsverbruik. Op basis van deze informatie formuleert Elia een viertal mogelijke scenario's. Elia maakt zelf geen keuze uit een van deze scenario's, dat is een taak voor de overheid. Maar Elia pleit er in dit verband wel voor dat de overheid een energiebeleid met een visie op lange termijn zou uitstippelen.

Elia heeft het ontwikkelingsplan op 13 mei bekendgemaakt. Zowel voor dit rapport als voor het bijhorende milieueffectenrapport loopt er tot 15 juli een raadpleging. Na verwerking van eventuele opmerkingen kan het definitieve plan worden overgemaakt aan de minister van Energie.

Ik wil u daarover enkele vragen voorleggen. Was de Vlaamse overheid betrokken bij de opmaak van het ontwikkelingsplan voor het transmissienet en het bijhorende milieueffectenrapport? Zal de Vlaamse overheid van de raadpleging gebruikmaken om eventueel opmerkingen te formuleren bij het ontwikkelingsplan en het milieueffectenrapport?

**De voorzitter:** Minister Turtelboom heeft het woord.

**Minister Annemie Turtelboom:** Voorzitter, collega's, er is wel degelijk afstemming en interactie met de transmissienetbeheerder. Ik som enkele concrete initiatieven op.

De transmissienetbeheerder houdt bij de opmaak van de investeringsplannen rekening met de verwachte behoeften, doelstellingen en plannen, ook op Vlaams niveau. De transmissienetbeheerder maakt dus zijn huiswerk grondig. Verder hebben de distributienetbeheerders Eandis en Infrac en de beheerder van het transmissienet en het plaatselijk vervoersnet Elia in de schoot van het beleidsplatform Slimme Netten van de VREG een eerste studie uitgevoerd naar de onthaalcapaciteit van decentrale productie in Vlaanderen.

Voorts is er ook interactie tussen de regulatoren: bij de jaarlijkse rapportering van de investeringsplannen van de distributienetbeheerders en de beheerder van het plaatselijk vervoersnet moet de VREG jaarlijks het investeringsbeleid van de netbeheerders voor de integratie van decentrale productie opvolgen. In verband met decentrale productie evalueert de VREG de toekomstverwachtingen van de vraag naar nieuwe aansluitingen, de ramingen van de capaciteitsbehoeften van het distributienet, de onderliggende hypothesen voor de groei aan decentrale productie en een masterplan voor de vijf volgende jaren om in de nodige bijkomende aansluitingscapaciteit te voorzien zodat de verwachte hernieuwbare energieprojecten kunnen worden aangesloten.

Als de VREG in zijn analyse knelpunten detecteert over het transmissienet dat onder de bevoegdheid valt van de federale regulator CREG, wordt in een schrijven of via mondeling overleg aan de CREG gevraagd om hieraan de nodige aandacht te schenken bij zijn beoordeling van de investeringsplannen van de transmissienetbeheerder.



In het verleden werden op die manier knelpunten over de aansluiting van decentrale productie op het onderliggende distributienet in de kustregio en de Noorderkempen aangekaart. De VREG zal in het kader van de analyse van de investeringsplannen van de Vlaamse distributienetbeheerders nagaan of er coherentie is in de uitbouw van de netten. De VREG zal dus met andere woorden nagaan of de ontwikkelingen van het federale transmissienet aansluiten bij het Vlaams beleid inzake netuitbouw, voornamelijk wat betreft de integratie van de decentrale productie, maar ook of op lange termijn de tendens naar elektrificatie van vervoer en verwarming via warmtepompen wordt ondersteund.

Wat het tweede punt betreft, kan ik u melden dat de Vlaamse overheid, en meer in het bijzonder de dienst Milieueffectrapportagebeheer, niet was betrokken bij de opmaak van het MER. De dienst Milieueffectrapportagebeheer wenst te benadrukken dat op projectniveau het financieel aspect van een alternatief slechts uitzonderlijk kan worden gebruikt om een alternatief als niet redelijk voor verder milieuonderzoek te weerhouden. Ondanks een verbetering op een aantal effectgroepen valt het op dat in de conclusie over de te weerhouden optie bijna steeds het argument van een hogere investeringskost wordt gebruikt om niet in te zetten op een alternatieve optie. Deze methode kan op projectniveau niet worden gevolgd. De investeringskost is geen milieueffect! Dit betekent dat de alternatieve opties misschien nog meer in detail zullen moeten worden bekeken alvorens een finale beslissing over het project kan worden genomen.

**Mevrouw Katrien Partyka (CD&V):** Ik dank u voor het antwoord, minister. Blijkbaar geeft de VREG vooral advies over de gedecentraliseerde productie en wat dit betekent voor de distributienetbeheerders. Het gaat dus niet zozeer over de strategische keuze tussen de vier scenario's die Elia naar voor schuift. Het lijkt alsof de Vlaamse overheid haar rol op dat vlak eerder beperkt opvat. Misschien kan ze een grotere rol vervullen en mee de strategische keuzes bepalen – bijvoorbeeld hoeveel productiecapaciteit er uit het buitenland mag komen?

**De voorzitter:** De vraag om uitleg is afgehandeld.

**VRAAG OM UITLEG van Andries Gryffroy aan Annemie Turtelboom, viceminister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Begroting, Financiën en Energie, over de rechtszaak van Infrax tegen de Commissie voor de Regulering van de Elektriciteit en het Gas (CREG) en de Vlaamse Regulator van de Elektriciteits- en Gasmarkt (VREG) – 2515 (2014-2015)**

**Voorzitter: mevrouw Tinne Rombouts**

**De voorzitter:** De heer Gryffroy heeft het woord.

**De heer Andries Gryffroy (N-VA):** Voorzitter, minister, collega's, we weten allemaal dat er een historische schuld is van ongeveer 700 miljoen euro. Op enkele tientallen miljoenen euro na kan ik het exacte bedrag niet geven. De distributienetbeheerders (DNB's) zijn daarover geïnformeerd en hebben daartoe al de nodige leningen aangegaan. De schuld in de vorm van de certificatenoverschotten bedraagt ongeveer 1,1 miljard euro. Het totaalbedrag is dus ongeveer 1,8 miljard euro. Misschien zit ik er 50 of 100 miljoen euro naast, maar dan zult u dat ongetwijfeld rechtzetten. Wat zijn de exacte bedragen?

Er loopt momenteel een rechtszaak van Infrax tegen de federale regulator, de Commissie voor de Regulering van de Elektriciteit en het Gas (CREG), die verantwoordelijk was voor de tarieven tot eind 2014, en ook tegen de Vlaamse Regulator van de Elektriciteits- en Gasmarkt (VREG) over de vraag welke regulator bevoegd is om te bepalen wat nu precies de schuld uit het verleden is en wat het certificatenoverschot voor de toekomst is. Voorts moet worden bepaald wat in de

toekomst moet worden verrekend voor de installaties die al zijn gebouwd maar waarvoor men groencertificaten kan krijgen die nog doorlopen. Wat dat eventueel betekent voor de tarieven, is geen onbelangrijke kwestie. Daarom wil ik u vragen wat de stand van zaken van het dossier is. Moeten we wachten op een uitspraak van de rechtbank? Of moeten we er bij de regulator op aandringen dat ten minste de saldi worden verrekend? De saldi zijn gekend. Volgens mij is dat een verantwoordelijkheid van de regulator. Wat is uw visie over het aanpakken van het tweede deel van de schuld, de certificaten-overschotten? Moet dat via het nettatarief, of via een andere manier? Zijn er andere financieringsmogelijkheden?

**De voorzitter:** Minister Turtelboom heeft het woord.

**Minister Annemie Turtelboom:** Voorzitter, collega's, er loopt op dit moment inderdaad een rechtszaak over de vraag welke regulator bevoegd is om over de regulatoire saldi van 2010-2013 te beslissen: de CREG of de VREG. De uitspraak in deze rechtszaak is al enkele keren uitgesteld. Vorige week werd de uitspraak uitgesteld naar vandaag, woensdag 24 juni 2015, 12 uur. Misschien is die uitspraak er nu wel. Het is evenwel ook mogelijk dat de uitspraak opnieuw naar een latere datum wordt verdaagd. De rechtszaak gaat dus over wie bevoegd is voor de vaststelling van de hoogte van de saldi. De doorrekening van de saldi in de distributienettarieven is de bevoegdheid van de VREG. De VREG van zijn kant heeft aangegeven dat hij wil wachten met de doorrekening van de historische saldi tot na de uitspraak in de rechtszaak.

Conform het regeerakkoord moeten de historische saldi en de certificatenoverschotten het best zo snel mogelijk worden afgebouwd. Maar dat is dus eigenlijk ook de bevoegdheid van de VREG.

Hoe langer het duurt eer de saldi en de overschotten kunnen worden doorerekend, hoe korter de periode is. Het wegwerken van de overschotten zal net zoals de doorrekening van de saldi een belangrijke impact hebben op de factuur. Het lijkt dan ook logisch dat de timing van beide op elkaar wordt afgestemd. Dat moet gecoördineerd gebeuren. Het regeerakkoord bepaalt duidelijk dat de historische saldi doorerekend worden via de distributienettarieven.

**De voorzitter:** De heer Gryffroy heeft het woord.

**De heer Andries Gryffroy (N-VA):** Ik dank u voor uw duidelijk antwoord, minister.

In het regeerakkoord staat nog dat de certificatenoverschotten kunnen worden afgebouwd. Ik lees daar: "(...) een focus op de meest kostenefficiënte technologieën; een verlenging van de banking van certificaten; een verhoging van het quotum (...); een afbouw van de ondersteuning voor marktrijpe technologieën (...) op basis van een automatische degressiefactor". Daar kom ik nog op terug in een volgende vraag. In welke mate houdt u rekening met deze opties? Wat is uw timing?

**Minister Annemie Turtelboom:** Ik heb gezegd dat de saldi onder de bevoegdheid van de VREG vallen. We willen daar zo snel mogelijk mee gaan. We wachten nu een beetje. We willen beide op elkaar afstemmen. Dat moet gecoördineerd gebeuren. Ik zou daar het liefst zo snel mogelijk mee doorgaan, het liefst nog voor de zomer, zodat we timing en planning kennen. We moeten om zijn minst kunnen trancheren, maar nogmaals, ik ben afhankelijk. We kunnen niet alleen de onafhankelijkheid van een regulator wensen als het ons goed uitkomt. We moeten de negatieve kanten daarvan erbij nemen. Soms speelt dat in ons voordeel, soms is het een nadeel. Dat hoort nu eenmaal bij die onafhankelijkheid.

**De heer Andries Gryffroy (N-VA):** Ik onderschrijf ten zeerste de vraag dat de VREG zijn werk doet voor de saldi. Er kan geen sprake zijn van politieke

inmenging. Dit is nu puur een taak die zij kunnen en moeten doen. De VREG moet betreffende de saldi asap zijn werk doen. Er moet duidelijkheid komen.

**De voorzitter:** De vraag om uitleg is afgehandeld.

**VRAAG OM UITLEG van Andries Gryffroy aan Annemie Turtelboom, viceminister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Begroting, Financiën en Energie, over het stimuleren van innovatie via het energiebeleid – 2516 (2014-2015)**

**VRAAG OM UITLEG van Andries Gryffroy aan Annemie Turtelboom, viceminister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Begroting, Financiën en Energie, over het niet toekennen van groenestroomcertificaten (GSC's) voor snelgroeiende bedrijven – 2542 (2014-2015)**

**Voorzitter: mevrouw Tinne Rombouts**

**De voorzitter:** De heer Gryffroy heeft het woord.

**De heer Andries Gryffroy (N-VA):** Ik stel deze vraag op basis van een opmerking van FEBELIEC (Federation of Belgian Industrial Energy Consumers). Zij vinden dat innovatie onvoldoende wordt aangemoedigd. Aan de ene kant moet nieuwe technologie worden gesteund; aan de andere kant moet men ook het lef hebben om de steun voor wat oudere technologie na een tijdje te laten afnemen. De steun aan een project mag na drie jaar bijvoorbeeld niet meer dezelfde zijn als in het eerste jaar. Dat zien we momenteel nog veel te weinig.

Er zijn te weinig incentives voor de investeerders, ontwikkelaars of mensen die willen innoveren. De gemakkelijkste oplossing is om qua steun hetzelfde opnieuw te doen. Het systeem van de certificaten bijvoorbeeld blijft behouden.

Op de opening van een windmolenpark hoorde ik een zeer onthutsende uitspraak van de eigenaar. Hij rekende erop dat de overheid haar bestaande systeem van certificaten zou behouden. Hij zou in de toekomst beter kunnen presteren en wou dat doen met minder investeringskosten en een beter rendement. Met de huidige ondersteuning zou zijn winst worden gerentabiliseerd. Dat is een totaal verkeerde insteek. Eigenlijk zou men daar juist moeten innoveren, maar blijkbaar is dat geen trigger. Dan moet men gaan werken in een soort degressiesysteem.

Hoe garandeert u dat we met de huidige bandingfactor tot voldoende innovatie komen? Zijn er andere financieringsmechanismen om de innovatie te ondersteunen? Anders zitten we over tien jaar nog altijd met dezelfde technologieën terwijl er zoveel nieuwe zaken mogelijk zijn.

Ik las vandaag in de Knack op pagina 27 dat vliegeren zoals op het strand op grote hoogte kan worden angewend. Ze hangen ginder in de maalstroom van de wind, met een kabel naar beneden. Die kabel zou kunnen worden aangesloten op het elektrisch bord van een bedrijf of op een boot of dergelijke. Dat zijn nieuwe technologieën. Ik weet niet of dit zinvol is, maar het wordt ondersteund. Er is momenteel geen trigger om daar verder onderzoek naar te doen, om te kijken of dat ook niet kan passen binnen de hernieuwbare energie.

Hebt u al een evaluatie gemaakt van de innovatiecapaciteit van de huidige regelgeving rond GSC's en andere ondersteuningsmechanismen van het Energiedecreet?

**De voorzitter:** Daaraan gekoppeld is uw vraag over het niet toekennen van GSC's voor snelgroeiende bedrijven.

**De heer Andries Gryffroy (N-VA):** Volgens artikel 7.1.5 van het Energie-decreet wordt voor de uitbreiding van PV-installaties die meer dan 10 kilowatt zijn, een wachttijd van 36 maand ingesteld om voor de nieuwe installatie GSC's aan te vragen. Dat is een maatregel die in het verleden genomen werd en toen nuttig was. Men kon toen grote installaties splitsen in verschillende kleintjes, om een grotere ondersteuning te krijgen. Dat is volgens mij achterhaald. De GSC's liggen veel lager en zijn voor de kleintjes tot 10 kilowatt zelfs onbestaande. Het heeft geen zin meer om op te splitsen.

Kunt u artikel 7.1.5. niet gewoonweg schrappen? Ik ken bedrijven die bijkomend willen investeren in hun PV-installatie maar het niet doen omdat ze nog maar een jaar geleden op een ander dak zonnepanelen geïnstalleerd hebben. Omdat ze niets krijgen, wachten ze liever. Dat is dus een anomalie. Bent u bereid deze regel af te schaffen?

**De voorzitter:** De heer Bothuyne heeft het woord.

**De heer Robrecht Bothuyne (CD&V):** Innovatie is heel belangrijk voor de energiesector. Alleen stellen we vast dat er van de middelen die Vlaanderen eraan besteedt, een relatief klein deel naar energietechnologieën gaat. Het moet toch de bedoeling zijn om globaal voor onze economie bijkomend in te zetten op O&O en innovatie. Dat is een belangrijk deel van het regeerakkoord en van de budgettaire afspraken. Het is van het grootste belang dat de minister van Energie en de minister van Innovatie goed overeenkomen ter zake. Er moet een flink deel van de bijkomende middelen voor O&O effectief naar technologie en afgeleiden gaan.

Hebt u hierover al overlegd met minister Muyters? Zijn er doelstellingen en budgetten afgesproken om ervoor te zorgen dat er meer middelen naar innovatie gaan?

De vraag van de heer Gryffroy klopt. Het huidige certificatsysteem vermindert gradueel de steun, onder andere in functie van bijkomende innovatie en kostenefficiëntie van de technologie die op de markt komt. Er zit dus wel een incentive in.

Ik ben wel huiverachtig om heel veel bijkomende afgeleide doelstellingen in het ondersteuningssysteem in te bouwen voor groene stroom. Het gaat immers om de meest kostenefficiënte manier voor de productie van zo veel mogelijk groene stroom te genereren. Andere afgeleide doelstellingen daarbij integreren, kan alleen maar de kostenefficiëntie in de weg staan.

**De voorzitter:** Minister Turtelboom heeft het woord.

**Minister Annemie Turtelboom:** De steun via de groenestroomcertificaten wordt sinds 2013 berekend op basis van de zogenaamde onrendabele top. Jaarlijks, en voor zonne-energie twee keer per jaar, wordt berekend welke steun nodig is om een vooropgesteld rendement te bereiken en economisch haalbare projecten te laten uitvoeren. Op die manier wordt de steun snel aangepast in functie van innovatie, dalende investeringskosten en andere marktomstandigheden. De onrendabeletopberekening bekijkt een project vanuit de investeerder. De rendabiliteit van zijn project zal verbeteren als hij kostenefficiëntere technieken toepast dan deze die bij de generieke installatie in de OT-berekening (onrendabele toppen) gehanteerd werden.

Op die manier wordt een investeerder die zoekt naar een verhoging van zijn rendement, automatisch steeds aangemoedigd om naar innovatie te streven. De bandingfactor is echter niet alleen afhankelijk van de kostenevoluties van de investeringen. De rendabiliteit van zijn project is ook afhankelijk van andere, vaak

externe factoren, zoals de brandstofprijzen voor alternatieve opties of de marktprijzen voor elektriciteit. Zo kan een daling van de prijzen voor zonnepanelen bijvoorbeeld gecompenseerd worden door een daling van de elektriciteitsprijzen en de daaruit volgende daling van de opbrengsten van zonnepanelen. De bandingfactoren zijn dus niet rechtstreeks een graadmeter voor de mate van innovatie.

Kijken we verder naar de achterliggende factoren in de berekening van de onrendabele toppen, dan zien we voor bepaalde technieken een duidelijk dalende tendens in de investeringskosten. Dat is het duidelijkst bij de zonnepanelen en in beperktere mate bij windenergie. Voor andere technologieën zoals motoren en turbines die gebruikmaken van biogas, biomassa of fossiele brandstoffen voor de berekening van de WKK-bandingfactoren, zien we minder evolutie in de kosten. Daar wordt de evolutie van de onrendabele top voornamelijk bepaald door de onderlinge verhoudingen van de prijzen van biomassa, aardgas en elektriciteit.

Wanneer de onrendabele top is vastgelegd voor projecten met een bepaalde startperiode, zullen projectontwikkelaars steeds kiezen voor technologieën, leveranciers en producten die voor hun specifiek project de grootste opbrengst opleveren, rekening houdend met de investeringsrisico's. Daarom hebben we er recent in voorzien dat het Vlaams Energieagentschap (VEA) de prijsgegevens en technische gegevens van de meest actuele, representatieve projecten kan opvragen. De onrendabele toppen worden nu berekend op basis van zeer gedetailleerde, reële gegevens. Naast deze informatie over Vlaamse projecten wordt ook een benchmarking uitgevoerd tegenover buitenlandse projecten. Daarbij wordt op basis van specifieke studies, literatuurgegevens en contacten met buitenlandse experts vergeleken of de Vlaamse gegevens overeenstemmen met actuele projecten in het buitenland. Daarbij moet wel vergeleken worden met gelijkaardige projecten en gelijkaardige schaalgroottes en eventueel rekening gehouden worden met lokale marktomstandigheden. Het ondersteuningsmechanisme levert daardoor in mijn ogen een belangrijke stimulans tot innovatie en een goede uitbating.

We moeten wel voor een aantal sectoren vaststellen dat de beschikbare technologie hoofdzakelijk moet worden geïmporteerd uit het buitenland. In sommige sectoren heeft Vlaanderen zeer weinig of geen eigen producenten. Daarin moeten we heel realistisch zijn. Er zijn wel een aantal belangrijke Vlaamse producenten van hoogtechnologische onderdelen voor de wereldmarkt. De innovatie binnen deze bedrijven zal echter niet rechtstreeks afhankelijk zijn van Vlaamse energiemaatregelen, maar de innovatie bij deze ondernemingen kan wel worden aangemoedigd via het innovatiebeleid. We hebben een goede samenwerking met minister Muylers. Ik ondersteun volledig uw vraag om altijd maar meer innovatie te hebben in energieprojecten. Alleen op die manier volgen we de markt heel goed.

Ik kom tot de tweede vraag van de heer Gryffroy. De bepaling werd in 2011 ingevoerd om te vermijden dat men installaties zou opdelen in kleinere stukken, en op die manier met een tussenperiode van een maand een bepaalde installatie te bouwen, wat dan op een bepaald moment uitmondt in een grote installatie. De steunhoogte voor zonnepanelen wordt sinds 1 januari 2013 bepaald op basis van de berekening van de onrendabele top. Maar vanaf 1 juli zal men geen steun meer krijgen voor de kleinere panelen. Dus denk ik dat het nuttig is dat en zal ik zeker onderzoeken of we in de huidige omstandigheden in de toekomst die regel van drie jaar kunnen afschaffen. Maar let op, we hebben verschillende projectcategorieën: we hebben de vermogens tot 10 kilowatt, vermogens van 10 tot 250 kilowatt, vermogens van 250 tot 750 kilowatt en dan vermogens boven 750 kilowatt. Ik wil niet over één nacht ijs gaan en nu onmiddellijk zeggen dat ik het afschaf. We hebben immers niet alleen de kleine categorie maar ook de categorie net daarboven. We moeten toch wel zorgen dat we niet met perverse effecten zitten. Maar zoals beloofd, zal ik dat onderzoeken en houd ik u daarvan op de hoogte.

**De voorzitter:** De heer Gryffroy heeft het woord.

**De heer Andries Gryffroy (N-VA):** Minister, dank u voor het antwoord. Wat betreft mijn eerste vraag: in het regeerakkoord staan een aantal pistes waarmee we in de toekomst de onrendabele top gaan bepalen en het flankerend beleid ten aanzien van innovatie meer kunnen ondersteunen. Mijn vraag is simpelweg: hoever staat u daarmee om daar verder mee te kunnen gaan? Momenteel wachten we af. Plots komt men met een techniek op de markt en wil men iets bouwen, en dan gaat men de onrendabele top berekenen. De vraag is: kunnen we niet de schwung erin krijgen om de logica om te draaien door zelf meer te sensibiliseren en meer maatregelen te vinden die meer gaan naar investeringssteun in plaats van exploitatiesteun en meer de degressiviteit inbouwen zodat we zeker zijn dat we binnen tien jaar met de nieuwste technologie bezig zijn?

In verband met de zonnepanelen ga ik akkoord dat je dat grondig moet bekijken. Je hebt de grens tot 250 kilowatt. Het is puur toeval dat ik door een paar bedrijven gecontacteerd werd die uitbreiden, ook fysisch, twee jaar nadat ze het vorige gebouw gezet hebben. Ze willen daar 100 kilowatt piekuur bijleggen en kunnen dat niet. Dat vind ik toch wel een gemiste kans. We moeten bekijken hoe we dat op een slimme manier kunnen oplossen.

**De voorzitter:** De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

**VRAAG OM UITLEG van Andries Gryffroy aan Annemie Turtelboom, viceminister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Begroting, Financiën en Energie, over de grondenjacht voor plaatsen voor windturbines – 2547 (2014-2015)**

**Voorzitter: mevrouw Tinne Rombouts**

**De voorzitter:** De heer Gryffroy heeft het woord.

**De heer Andries Gryffroy (N-VA):** Minister, het is een vaststelling dat er soms een vergoeding wordt betaald, tot 25.000 of 30.000 euro. Ik weet ook zeer goed dat men in de onrendabele topberekening eigenlijk maar rekening houdt met 5000 euro. Met andere woorden: als een investeerder in windenergie het zich kan permitteren om tot 25.000 euro meer te betalen dan wat voor de onrendabele top berekend is, en toch nog rendabel kan zijn, dan zijn er maar twee mogelijkheden: ofwel is zijn rendement beter dan voorzien, ofwel is de onrendabele top te hoog berekend.

Ik weet ook dat de laatste twee tot drie jaar onder meer het gemiddeld aantal vollasturen wind hoger ligt. Men spreekt van ongeveer 2400 uren, zeker in bepaalde regio's. Dat is hoger dan waar men rekening mee houdt in de onrendabele top. Daar rekent men met 2050 uur. Dat verbetert dan uiteraard het rendement van de installatie.

Je kunt moeilijk verhinderen dat men veel betaalt om een stuk grond te krijgen waar men een windmolen wil plaatsen. Ik vond dergelijke cijfers wel frappant. Het is bij wijze van spreken echt een jacht op grond.

Anderzijds hebben we ook het regeerakkoord, waarin duidelijk staat dat men ernaar wil streven om niet meer groenestroomcertificaten te geven gedurende bijvoorbeeld vijftien jaar, maar groenestroomcertificaten te geven voor een bepaald volume. Dat wil zeggen dat je gaat kijken naar het gemiddeld aantal vollasturen wind, en dat bijvoorbeeld maal vijftien jaar. Dat geeft een bepaald volume. Dat heeft het voordeel in het kader van een slim netwerk, dat je op bepaalde ogenblikken als de prijs negatief zou zijn, je de windmolens zou kunnen uitschakelen en je misschien zou

kunnen motiveren om ze weer aan te schakelen in functie van wat er wel of niet nodig is aan productie. Hoever staat u met deze maatregelen?

**De voorzitter:** De heer Danen heeft het woord.

**De heer Johan Danen (Groen):** Ik volg ten dele mijn collega. Ik vind het een bijzonder pervers systeem dat er zo veel geld wordt betaald voor een stukje grond waarop een windmolen komt. De wind hoort eigenlijk van iedereen te zijn, dat is toch een principe dat ik hanteer. In de feiten is de wind geprivatiseerd zoals we het hier zien. Als je het geluk hebt als landbouwer of als grondeigenaar om dat stukje grond te hebben, dan krijg je heel veel geld. Zit je daar net naast, dan krijg je helemaal niets. Ik vind dat een heel vreemd idee.

Minister, deelt u de visie dat de wind van iedereen hoort te zijn? Bijvoorbeeld de burgercoöperaties, waarover vandaag toevallig een groot artikel in De Standaard staat, hebben heel weinig kans om dergelijke gronden te verwerven omdat ze er minder warm inzitten en veel minder risico kunnen nemen. Dat vind ik een bijzonder pervers gevolg van dit systeem.

**De voorzitter:** De heer Dochy heeft het woord.

**De heer Bart Dochy (CD&V):** Voorzitter, minister, collega's, in de schriftelijke versie van de vraag is er sprake van pacht en pachtvergoeding. Voor alle duidelijkheid: dat heeft niets te maken met de definities zoals we ze kennen in de landpachtwetgeving. Het gaat hier eigenlijk over een recht van opstal dat wordt gegeven.

Het pervers systeem dat erbij hoort, is dat op het einde van het recht van opstal, de eigenaar van de grond in principe ook eigenaar is van de constructie die erop geplaatst is.

Ik ben daar een beetje bezorgd over. Ik heb in mijn vorige beroepsloopbaan contacten gehad met constructeurs en oprichters van windturbines. Steeds weigert men om eigenaar van de grond te worden. Als er prijzen worden betaald van 30.000 euro per jaar, zoals hier wordt gesuggereerd en wat blijkbaar ook realistisch is, dan is het toch wel eigenaardig dat die mensen niet bereid zijn om die grond aan te kopen, wetende dat ze op het einde van de periode eigenaar en eigenaar van de constructie zijn. Dat baart me een beetje zorgen.

Er worden ook constructievenootschappen opgericht om enkele windmolens in onder te brengen. Het zou wel eens kunnen dat het zo lucratief ogende voor eigenaar versus pachter, op het einde van de rit zorgt voor een deficit of voor een grote overblijvende kost. Minister, zou het niet zinvol zijn om op te leggen dat er een zekere provisie moet zijn bij het uitbetalen van zo'n vergoeding om op het einde van de periode voldoende middelen te hebben om het opnieuw in oorspronkelijke staat te herstellen?

**De voorzitter:** De heer Bothuyne heeft het woord.

**De heer Robrecht Bothuyne (CD&V):** Minister, ik denk dat u met de nota rond de Fast Lane heel ambitieus bent. U hebt er al heel wat uitleg over gegeven, maar misschien kunt u de stand van zaken geven?

Ik heb een vraagje over de eventuele tenderingformules. Er is de idee voor de tendering van de bovenlucht, maar er is ook de idee van de tendering van de relevante en interessante gronden van de Vlaamse overheid zelf. De Vlaamse overheid heeft nu zelf een aantal opstalovereenkomsten waar vergoedingen van 5000 tot 35.000 euro per jaar voor worden betaald. Zo'n tender van Vlaamse gronden zou niet alleen efficiënt maar ook kostenefficiënt kunnen zijn. Minister, hoever staat u met het uitwerken van die tendersystemen?

**De voorzitter:** Minister Turtelboom heeft het woord.

**Minister Annemie Turtelboom:** Collega's, mijn antwoord zal vrij kort zijn.

We zijn met de Fast Lane gestart omdat we een aantal vragen noteerden, over plaatsing en hoe we een tendering kunnen organiseren. Een juridische werkgroep zal nagaan welke mogelijke instrumenten dit kunnen faciliteren. Onder meer de idee rond windclaims – vorige week was er nog een actie 'De wind is van iedereen' – kunnen hierin onderzocht worden.

Volgens mij moet het systeem fundamenteel worden hervormd. Dat was ook de filosofie achter tendering. Nu jaagt men op een stukje grond, men neemt er een optie op, men betaalt er voor, men weet niet wat de lusten of de lasten zijn. Het zou ook zo kunnen: op die plaats kunnen er windmolens komen. Die grond wordt getenderd, waardoor de prijs kan worden gedrukt omdat de voedingsbodem van opstal wegvalt. Ik kan er nu niet verder op ingaan omdat de werkgroepen bezig zijn, samen met minister Schauvliege. Er is een werkgroep planning en een juridische werkgroep. Weet wel dat dit een van de prioritaire zaken is die aan bod moeten komen omdat het geen goed en gezond systeem is. Bovendien zorgt het ervoor dat, als een ontwikkelaar op een bepaald moment niet meer geïnteresseerd is in de grond, er misschien ook windmolens niet komen. Het heeft gewoon te veel effecten die gewoon niet goed zijn.

**De voorzitter:** De heer Gryffroy heeft het woord.

**De heer Andries Gryffroy (N-VA):** Ik heb het, juridisch gezien, waarschijnlijk niet goed verwoord. De pachtvergoeding moet opstalvergoeding zijn, waarvoor mijn excuses.

De grond van de zaak is ook dat men zoveel meer kan betalen omdat er meer rendement is dan bepaald is in de onrendabele top. De onrendabele top houdt inderdaad maar rekening met die 5000 euro. Er schort dus ofwel iets aan de rest van de berekening in de onrendabele top ofwel ligt het – en dat kan ik afleiden uit gegevens over het aantal vollasturen wind – hoger dan waar men in de onrendabele top mee rekent.

Vandaar ook dat in het regeerakkoord staat dat we niet meer een bepaalde periode zullen ondersteunen, maar wel een bepaald maximaal volume om zo ook slim te kunnen aansturen.

Minister, hoever staat het daarmee? Ik denk dat men daarmee ook de wilde prijzen voor de opstalvergoeding kan tegengaan.

**De voorzitter:** De vraag om uitleg is afgehandeld.

**VRAAG OM UITLEG van Andries Gryffroy aan Annemie Turtelboom, viceminister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Begroting, Financiën en Energie, over de toekomst van Langerlo – 2614 (2014-2015)**

**Voorzitter: mevrouw Tinne Rombouts**

**De voorzitter:** De heer Gryffroy heeft het woord.

**De heer Andries Gryffroy (N-VA):** Voorzitter, minister, collega's, eerst wil ik voor alle duidelijkheid zeggen dat ik het niet heb over een mogelijke sluiting van Langerlo. Er werken ongeveer honderd mensen. Ik weet dat men er in het Strategisch Actieplan voor Limburg in het Kwadraat altijd voor heeft gepleit om Genk als voorhaven van Antwerpen te gebruiken en dat dat ook de reden is waarom de



bruggen over het Albertkanaal momenteel worden verhoogd. Er zijn er al acht van de zestien verhoogd.

Toch maak ik me een beetje zorgen over de beide biomassa centrales die we hebben. We hebben ze beide nodig om de doelstelling van hernieuwbare energie te halen. Werken we nog wel met een correcte kost? Zijn we nog bezig met de correcte inhoud?

Minister, wat is de evaluatie? Wat is de stand van zaken over dit dossier? Waar komt de biomassa vandaan? Het gaat toch niet enkel over het soort grondstof maar ook welke afstand daarmee moet worden afgelegd? Is in die bandingfactoren alles vervat? Is het niet nuttiger om in plaats van het Vlaams Energieagentschap te belasten met die zware dossiers, een externe auditor aan te stellen om die complexe dossiers af te handelen en te bepalen wat de kost is van de biomassa en van het transport?

**De voorzitter:** De heer Danen heeft het woord.

**De heer Johan Danen (Groen):** Ik stel me heel grote vragen bij dit dossier. Ik begrijp dat er juridische verplichtingen zijn en dat er dingen vastliggen waar men moeilijk onderuit kan. Ik wil vragen om toch te waken over de materialenstromen, of de grondstof die gebruikt wordt, want ik zou het bijzonder pervers vinden om honderden miljoenen subsidie per jaar te geven om daar zaken op te stoken die eigenlijk voor andere doeleinden zouden kunnen worden gebruikt. Ik roep dus op tot grote waakzaamheid.

**De voorzitter:** Minister Turtelboom heeft het woord.

**Minister Annemie Turtelboom:** Collega's, het reconversieproject te Langerlo heeft een voorlopige bandingfactor verkregen op 25 oktober 2013. Er hangen effectief juridische gevolgen aan vast. Over dat contract is vrij stevig onderhandeld.

Nadat de berekening van de definitieve bandingfactor kan worden afgerond en een besluit hierover wordt genomen, kunnen de betrokken investeerders de definitieve beslissing omtrent de reconversie afwerken. Deze steun zal dan voor tien jaar gelden. Om de nood aan ondersteuning voor hernieuwbare-energie-projecten via die onrendabeletoppenberekening accurater te kunnen opvolgen, werden binnen het Vlaams Energieagentschap de nodige maatregelen genomen om een goede expertise inzake de technische en economische analyse van dergelijke projecten te kunnen garanderen. Het VEA wordt daarin waar nodig bijgestaan door externe experts. Zo werd bijvoorbeeld een samenwerkingsovereenkomst met de ParticipatieMaatschappij Vlaanderen (PMV) gesloten om op dat vlak ondersteuning te bieden. Ik ben altijd bereid voor een externe audit omdat het inderdaad technisch complexe dossiers zijn. Ik wil toch benadrukken dat deze legislatuur er geen plannen zijn, buiten de akkoorden die de vorige legislatuur zijn afgesloten, voor nog extra biomassa centrales. U weet dat ik wil inzetten op wind- en zonne-energie. Uiteraard moeten contractuele verplichtingen uit het verleden worden gehonoreerd. Ik probeer na te gaan welke flexibiliteit er eventueel zou zijn, binnen de marges.

Weet wel dat er juridisch een heel strak keurslijf is en dat ik in deze legislatuur geen ambities plan naast die drie bestaande biomassa centrales Max Green, BEE en Langerlo. Op dit ogenblik hebben we daarvoor geen plannen, omwille van legitieme opmerkingen, die altijd worden gegeven. We zetten beter in op zonne- en windenergie.

**De voorzitter:** De heer Gryffroy heeft het woord.

**De heer Andries Gryffroy (N-VA):** Ik begrijp de juridische engte waarin u moet werken. Langerlo is een gemiste kans. Bij de overname van Langerlo zijn ook alternatieven geformuleerd, die volgens mij minder geld zouden kosten voor

de gebruiker. Ik denk zelfs dat de brandstof ook groener is, maar daarvan ben ik niet zo goed op de hoogte. Door het keurslijf van de vorige minister zitten we met een systeem dat misschien niet het meest kostenefficiënte is.

**De voorzitter:** De vraag om uitleg is afgehandeld.