



Vlaams
Parlement

vergadering **C64**
zittingsjaar 2016-2017

Woordelijk Verslag

Commissievergadering

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

van 16 november 2016

INHOUD

VRAAG OM UITLEG van Robrecht Bothuyne aan Bart Tommelein, viceminister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Begroting, Financiën en Energie, over de premie voor zero-emissie-wagens

– 373 (2016-2017)

VRAAG OM UITLEG van Matthias Diependaele aan Bart Tommelein, viceminister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Begroting, Financiën en Energie, over de procedure voor de premie-aanvraag bij de aanschaf van een zero-emissiewagen

– 379 (2016-2017)

VRAAG OM UITLEG van Johan Danen aan Bart Tommelein, viceminister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Begroting, Financiën en Energie, over de premie bij de aankoop van een elektrisch voertuig

– 390 (2016-2017)

3

VRAAG OM UITLEG van Robrecht Bothuyne aan Bart Tommelein, viceminister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Begroting, Financiën en Energie, over de premie voor zero-emissiewagens

– 373 (2016-2017)

VRAAG OM UITLEG van Matthias Diependaele aan Bart Tommelein, viceminister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Begroting, Financiën en Energie, over de procedure voor de premie-aanvraag bij de aanschaf van een zero-emissiewagen

– 379 (2016-2017)

VRAAG OM UITLEG van Johan Danen aan Bart Tommelein, viceminister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Begroting, Financiën en Energie, over de premie bij de aankoop van een elektrisch voertuig

– 390 (2016-2017)

Voorzitter: mevrouw Valerie Taeldeman

De voorzitter: De heer Bothuyne heeft het woord.

Robrecht Bothuyne (CD&V): Sinds 1 januari 2016 kan een particulier die overgaat tot de aankoop van een zero-emissiewagen, een volledig elektrische auto of een auto aangedreven op waterstof, een premie aanvragen. De premie is in functie van de aankoopprijs – hoe duurder de wagen hoe lager de premie – en zal in de komende jaren nog verder afnemen, zoals voorzien. Dit jaar bedraagt de premie maximaal 5000 euro, in de komende drie jaar zakt het maximale bedrag jaarlijks met 1000 euro.

De Vlaamse Ombudsdienst heeft zich gebogen over het systeem van premies. De bevindingen waren niet zo positief: er waren nog maar 564 aanvraagdossiers voor de premie ingediend ten tijde van het onderzoek van de Ombudsdienst. Na een goede start met al 373 aanvragen in de eerste 3 maanden van 2016 blijkt de interesse in de premie nu nagenoeg stilgevallen, want het afgelopen halfjaar zijn er maar 191 aanvragen meer bijgekomen, wat neerkomt op een gemiddelde van ongeveer een 30 dossiers per maand. De ombudsman vermeldt in zijn rapport dat in september alleen al 30.000 auto's werden ingeschreven. Uitgaande van die gegevens zou geconcludeerd kunnen worden dat op het totaal aantal ingeschreven auto's in september slechts 0,1 procent een elektrische auto zou zijn. Met zo'n percentage blijven we wel heel ver verwijderd van de 3 procent die door experts wordt vermeld als de kritische massa elektrische auto's die minimaal op Vlaamse wegen zou moeten rondrijden om een marktwerking in dezen op gang te krijgen. We lopen toch ver achter. Deze week werd nog bekendgemaakt dat in Nederland al meer dan 100.000 elektrische auto's rijden. Bij ons blijft dat aantal nog een verre droom.

Er schort ook een en ander aan de manier waarop de Vlaamse premie wordt gehanteerd. Dat blijkt uit het rapport van de Vlaamse Ombudsdienst. Zo is de premie voor zero-emissiewagens de enige premie waarbij in een eerste stap de bestelbon moet worden ingediend. Dat moet gebeuren binnen de maand na het bestellen van de auto. Wanneer dat niet zou gebeuren, wordt de premie geweigerd. Het is ook alleen mogelijk om de premie online aan te vragen, wat nog niet voor iedereen een evidentie is.

De Vlaamse Ombudsdienst had enkele suggesties gedaan ter verbetering van het systeem van de premie. U hebt die suggesties onmiddellijk omarmd. Op VTM zag ik u vol goede wil aankondigen dat u het systeem zou aanpassen. Ik ben

uiteraard benieuwd naar wat u wilt aanpassen, want uiteindelijk is het systeem uitgedokterd door uzelf en door uw kabinet. Ik ben dus benieuwd op welke punten u zelf aangeeft dat er verbetering mogelijk is.

Hebt u een verklaring voor de sterke afname in het aantal aanvragen van een premie voor zero-emissiewagens?

Hebt u oor voor de bedenking van de Vlaamse Ombudsdienst dat de manier waarop de premie moet worden aangevraagd, te complex is en eenvoudiger zou moeten kunnen? Zo ja, op welke manier?

Dat er zo weinig aanvraagdossiers voor de premie worden ingediend, geeft aan dat er weinig interesse is in de elektrische auto. Op welke manier zult u de interesse in de aankoop van een elektrische wagen aanzwengelen, wetende dat de markt zelf volop evolueert en er opnieuw steeds meer elektrische modellen van wagens op de markt komen?

Hoe ziet u de premie voor zero-emissiewagens in 2017 en de volgende jaren? Zal de premie zoals ze is uitgewerkt, behouden blijven, en zakt het premiebedrag, zoals gepland, of ziet u ook op dat vlak aanpassingen aan de conceptnota die u en uw kabinet eerder zelf hebben voorgesteld?

De voorzitter: De heer Diependaele heeft het woord.

Matthias Diependaele (N-VA): Ik sluit me volledig aan bij de probleemstelling zoals de heer Bothuyne heeft geschetst. We dienen hier allemaal dezelfde bedoeling, namelijk naar een alternatieve mobiliteit gaan, naar een manier om de diesel- en benzinewagens, de fossiele brandstoffen achter ons te kunnen laten. Eén manier is – volgens mij is dat niet het enige wat we in de toekomst moeten gaan doen – de elektrische wagen. We proberen inderdaad al jaren, vóór u met mevrouw Turtelboom en daarvoor met mevrouw Lieten, zo veel mogelijk mensen in die richting te duwen.

Er zijn verschillende moeilijkheden waardoor de elektrische wagen beperkt ingang vindt bij de mensen: de beschikbaarheid van laadpunten – maar die discussie komt hier nu niet echt aan bod – de technologie zelf, zoals de reikwijdte van de batterij en dergelijke meer. Volgens mij ligt het ook voor een groot deel aan de wagen zelf. Er is een reden waarom Tesla wel zeer goed aanslaat en andere wagens niet. Dat ligt gewoon aan de grillen van de consument.

Een andere reden is de prijs. Daarop hebben we proberen in te spelen met die premie. In het begin was ik daar een koele minnaar van. We stelden vast dat het misschien niet voldoende zou zijn, dat er meer beroep op zou worden gedaan dan er budget was. Nu zien we dat dat niet waar is. Als dit ontoereikend blijkt te zijn, als mensen de premie toch niet aanvragen, als blijkt dat dit toch niet de manier is om meer elektrische wagens te verkopen, hoe gaan we dat dan wel doen? Welke andere maatregelen kunnen we nog nemen? Die premie was al behoorlijk royaal. Dat maakt al een groot verschil, zeker als de prijs van een elektrische wagen zelf enorm is gezakt de voorbije vijf jaar. Met de premie erbij maakt dat wel degelijk een groot verschil.

Minister, hoe kunnen we de elektrische wagen toch sexyer maken? Hoe kunnen we die beter op de markt brengen met dit als enige middel op dit moment? Kan er iets worden gedaan aan de problemen waar de ombudsman op wijst? Zullen die mensen de premie uiteindelijk nog krijgen? Blijkbaar zijn er problemen met de procedure. U hebt aangekondigd die te willen vereenvoudigen. Hoe staat het daarmee?

Mijn hoogstpersoonlijke fetisj is de waterstofwagen. Daar hebben we het al herhaaldelijk over gehad. Een waterstofwagen is nog heel duur, die zit nog boven

de 60.000 euro. Ik geloof niet dat er al wagens aan particulieren zijn verkocht. Er rijden er een paar rond, maar wellicht niet door particulieren. Die wagens vallen sowieso in het laagste premiebedrag. Ik heb al eens gevraagd of het mogelijk is daar toch de hoogste premie aan toe te kennen, goed wetende dat dit nog maar het begin is van de evolutie waar we voor staan. Maar alle beetjes helpen. Het is dus belangrijk om het debat aan de gang te houden.

De voorzitter: De heer Danen heeft het woord.

Johan Danen (Groen): De Vlaamse ombudsman liet eind oktober via de pers weten dat heel wat mensen hun premie voor de aanschaf van een milieuvriendelijker elektrisch voertuig zijn misgelopen omdat ze de procedure niet correct hebben gevolgd. De ombudsman klaagt de omslachtige procedure aan en vraagt dat de minister alsnog de premie toekent aan de mensen die de procedure niet correct hebben gevolgd. Hij suggereert om de procedure minder omslachtig te maken, wat u als liberaal allicht als muziek in de oren klinkt.

Minister, zult u gehoor geven aan de oproep van de Vlaamse ombudsman en alsnog een oplossing uitwerken voor de mensen die hun premie zijn misgelopen vanwege een fout gevolgde procedure? U hebt al aangekondigd in de pers dat u dat zou doen. Is dat al formeel gebeurd? Hoe zult u de complexe aanvraagprocedure vereenvoudigen? Tegen wanneer zal deze vereenvoudiging voor de toekomstige aanvragen zijn uitgevoerd?

De voorzitter: Minister Tommelein heeft het woord.

Minister Bart Tommelein: De Vlaamse Regering heeft eind september 2015 in het kader van de begrotingsopmaak 2016 beslist een premie voor zero-emissiewagens in te voeren en hiervoor in de begroting 2016 een budget van 5 miljoen euro in te schrijven. Het besluit van de Vlaamse Regering werd op 8 januari 2016 definitief goedgekeurd en werd op 14 januari 2016 in het Belgisch Staatsblad gepubliceerd.

De Vlaamse Regering heeft toen, met het debacle van de groenestroomcertificaten in het achterhoofd, zeer bewust de tweefaseaanpak uitgewerkt en goedgekeurd. De uitvoeringsmodaliteiten moesten garanties bieden voor het niet overschrijden van de gesloten beschikbare budgettaire enveloppe van 5 miljoen euro in 2016 – het was inderdaad een verstandige keuze om dat te begrenzen – en voor het kunnen toekennen van een premie aan iedere burger die een elektrische wagen aankoopt, ongeacht of dit nu in januari of in december gebeurt. Als je met een gesloten enveloppe werkt, moet je zorgen dat die niet is uitgeput in februari, dit natuurlijk voor zover hij aan de toekenningsvoorwaarden voldoet.

Dit blijkt nu een drempel te zijn. Men is voorzichtig geweest. Dat is een benadering bij alles wat je doet. Ofwel ga je uit van het wantrouwen, ofwel van het vertrouwen. Het probleem is dat sommige mensen de neiging hebben het systeem te misbruiken of op een oneigenlijke manier te gebruiken. Daardoor leg je de drempels hoger. Daar ben ik me echt van bewust. Die drempels moeten naar omlaag, zeker als het iets is dat we willen motiveren en stimuleren, dat we vooruit willen helpen.

Tijdens mijn lange rit van Oostende naar Brussel deze morgen vanwege de file, heb ik met lede ogen aangezien dat Nederland al een eind verder staat. Vandaag zal de honderdduizendste elektrische wagen worden ingeschreven in Nederland. Vorige week heb ik een onderhoud gehad met de collega uit Nederland op de Vlaams-Nederlandse top in Gent. Het gaat natuurlijk ook gepaard met een aantal andere zaken, mijnheer Diependaele, die motivatoren zijn om een elektrische wagen aan te kopen. Ik blijf erbij dat de kostprijs een zeer belangrijk element is. Daar moeten we niet flauw over doen. Als u een wagen koopt, kijk je natuurlijk naar de prijs. Een elektrische wagen is op dit moment – belangrijk: op dit moment – nog altijd duurder dan een ander voertuig met fossiele brandstof.

Aan de andere kant heb je alles wat te maken heeft met oplaadcapaciteit. In Nederland staat men daar al veel verder in. Ik heb vastgesteld dat in de meeste Nederlandse gemeenten de oplaadcapaciteit een stuk beter is dan in de Vlaamse gemeenten. We zijn daar nu volop mee bezig. Ik heb vorige week nog alle burgemeesters van dit land aangeschreven met de vraag om daar inspanningen voor te leveren, voornamelijk in die gebieden waar er heel veel mensen samenkomen. Als je aan de kust geen laadpalen zet, zal dat een probleem zijn, want de kust is nog altijd toeristische bestemming nummer één. Ook in grote steden als Leuven, Antwerpen, Gent, Brugge, Mechelen, waar toch vrij veel mensen komen, moet daar heel goed werk van worden gemaakt.

Ik ben mij ervan bewust dat de procedure te strikt is. Ik heb inderdaad gezegd dat we dat gaan aanpakken. In totaal gaat het tot op heden om 35 dossiers die laattijdig zijn ingediend. Het is dus niet altijd de schuld van een te strikte procedure. Af en toe dienen de mensen hun aanvraag ook te laat in volgens de regels. Als je met een gesloten enveloppe zit, probeer je die regels toch zo veel mogelijk te volgen. 5 dossiers werden afgekeurd omdat het over een bestelling in 2015 ging of omdat het geen eerste inschrijving was. Het gemiddelde premiebedrag bedraagt ongeveer 4500 euro per wagen.

In het begin van 2016 heeft de nieuwe premiereregeling dankzij het autosalon een vliegende start genomen. Tegen eind januari waren al 200 dossiers ingediend. Als je dan met een gesloten enveloppe zit, begrijp ik dat men zegt dat we ervoor moeten oppassen dat die enveloppe niet leeg raakt. Halfweg maart lag het inschrijvingsritme vrij hoog. Er waren toen al 350 dossiers. Daarna is het aantal premieaanvragen beginnen te dalen. Dat loopt een beetje gelijk met de inschrijving van voertuigen: als er autosalon is, worden er gewoon meer nieuwe wagens verkocht en worden er ook meer nieuwe wagens ingeschreven. Ik heb dat gisteren ook nog eens uitgelegd, bij de besprekingen van de begrotingsopmaak 2017, in het kader van de verkeersbelasting.

Het succes is dus voornamelijk te danken aan het feit dat er een nieuwe premiereregeling is, maar bijkomende ondersteuning van automerken is uiteraard ook niet onbelangrijk. We steken niet onder stoelen of banken dat we op dit moment met een budgetoverschot zitten. Als er niets gebeurt, zal er inderdaad een overschot zijn.

Aangenomen wordt dat er drie belangrijke elementen zijn om een elektrisch voertuig aan te kopen. Ten eerste: de prijs. Ten tweede: de actieradius van de batterijen. Ik zie alsmaar meer modellen met een verbeterde actieradius op de markt komen. Heel wat automerken kondigen massale producties van elektrische wagens aan. En dat zijn niet alleen de Japanse merken. In Japan is de oplaadcapaciteit trouwens vrij hoog, zelfs hoger dan tankstations van fossiele brandstof. Er zijn in Japan nu al meer elektrische oplaadstations dan pompen met fossiele brandstof. Dat is een belangrijk element om mee te nemen. Maar ik zie ook dat de Europese merken – en vooral de Duitse – in de voorbije weken massale producties van elektrische wagens hebben aangekondigd voor de toekomst. Als ze ze aankondigen en produceren, zullen ze ze ook verkopen en zal er ook mee gereden worden. En als we zien dat dat in Nederland een dergelijke vlucht neemt, zal het niet lang meer duren vooraleer men dat in Vlaanderen ook inziet. Zolang er echter een te beperkte keuze is, zal de Vlaming twijfelen. Waarschijnlijk twijfelt de Vlaming wat meer om verschillende redenen. Ik ben ervan overtuigd dat de oplaadcapaciteit op dit moment zelfs de belangrijkste reden is. Dat blijft een probleem. Als er meer modellen op de markt komen en de Vlaming meer overtuigd raakt van het feit dat dit toekomstgericht is, zal dat ook wel een steile vlucht nemen.

Ik ben niet voor subsidiëring an sich, en al helemaal niet voor oversubsidiëring. Ik ben wel voor een premie voor iets dat gelanceerd moet worden, waarbij je

altijd de benadering van het fietsende kind meeneemt: als een kind moet leren fietsen, zet je het op de fiets, houd je het vast en loop je een eindje mee, maar op een bepaald moment moet je het kind wel loslaten en moet het alleen leren fietsen. Zo is het ook met elektrische wagens. We gaan dat tijdelijk en beperkt ondersteunen. We gaan dat ook onder controle houden. Maar op een bepaald moment zal het ook wel gedaan zijn. Op een bepaald moment moet heel dat verhaal uit zichzelf kunnen rijden. Het is dus een tijdelijke ondersteuning waar ik achter blijf staan.

– *Tinne Rombouts treedt als voorzitter op.*

Ik zal wel binnenkort aan de Vlaamse Regering voorstellen om de regelgeving aan te passen. Ik vind dat de drempels naar omlaag moeten. Het is goed dat we voorzichtig zijn, maar als we te voorzichtig zijn, raken we ook niet vooruit met onze doelstellingen. We moeten de regelgeving dus aanpassen. Ik zal dat sowieso doen voor het nieuwe budget 2017. Voor de nieuwe aanvragen in 2017 zal er dus een andere procedure komen. Voor de dossiers 2016 is dat natuurlijk geen oplossing. Daarom zal ik voor de dossiers van 2016 een regularisatieprocedure voorstellen. Vanwege het gelijkheidsbeginsel mag die regularisatieprocedure niet worden beperkt tot dossiers die eerder waren ingediend en waren afgekeurd wegens laattijdigheid. Wij moeten burgers die een elektrische wagen hebben aangeschaft en toch geen aanvraag hebben ingediend, alsnog in de gelegenheid stellen om dat te doen.

Ik zal mij nog niet uitspreken over de juiste modaliteiten. Ik zal daarmee naar de Vlaamse Regering gaan. Ik ben me ervan bewust dat het snel moet. Voor 2016 wil ik zo snel mogelijk een regeling. En ook voor 2017 dringt de tijd. We zijn vandaag al 16 november. Ik zal dus het regelgevend dossier in twee luiken zo spoedig mogelijk ter goedkeuring voorleggen aan de collega's van de Vlaamse Regering, zodat de betrokkenen zo snel mogelijk duidelijkheid krijgen.

Ik concludeer. Ik blijf erbij dat we moeten blijven inzetten op elektrische voertuigen en op het elektrisch rijden. Het is de toekomst en het is onomkeerbaar. Wie denkt dat het niet zal doorbreken, is volgens mij verkeerd. Het is even wachten tot het een serieuze vlucht begint te nemen. Zolang dat niet zo is, moeten we het blijven ondersteunen, maar ik ben het met u eens, mijnheer Diependaele, dat we moeten beseffen dat dit maar één element is. Ik heb vandaag in de pers gezien dat u in uw eigen streek stevig aan de boom van de laadpalen hebt geschud. Dat is goed. Als iedereen vanuit het parlement zijn best doet om de mensen in zijn streek te overtuigen van de noodzaak van die laadpunten, zijn we al een hele stap verder. Als we daar allemaal onze schouders onder zetten, zullen we er ongetwijfeld geraken.

De voorzitter: De heer Bothuyne heeft het woord.

Robrecht Bothuyne (CD&V): Minister, ik dank u voor uw uitgebreid antwoord. Ik ben het eens met de filosofie die u uitdraagt wat de ondersteuning betreft en met de vergelijking met het kind dat leert fietsen.

Ik ben het ook eens met de doelstellingen. Vandaag heeft het Internationaal Energieagentschap nog aangekondigd dat het tegen 2040, met andere woorden over een goede twintig jaar, 700 miljoen elektrische wagens wil zien rondrijden wereldwijd. Ze voorzien dus een gigantisch aandeel in de automarkt voor elektrische mobiliteit. Veel constructeurs spelen daarop in. Zowel Europese als niet-Europese autobouwers brengen dit jaar of de komende jaren nieuwe elektrische modellen op de markt. Vanuit het beleid moeten we daar versneld op inspelen. Ik had graag meer precieze informatie gekregen over wat u concreet wilt aanpassen. U zei dat u de regering zou voorstellen om een aanpassing te doen aan het premiesysteem. Wat dat precies is, zei u nog niet. Bent u ook van plan om de premie zelf aan te passen?

Er is gestart met een premie van 5000 euro, en de bedoeling was om die versneld af te bouwen. Gaat u de premie, gelet op het gebruik dat ervan gemaakt wordt, op hetzelfde niveau houden in 2017, of blijft u bij de aangekondigde afbouw?

Vanochtend zag ik dat u in een tweet pleitte voor versterkte samenwerking binnen de Benelux. Ik merk dat u een voorliefde hebt voor de Benelux. Voorziet u effectief meer samenwerking met Nederland en Luxemburg, en misschien ook met Wallonië en Brussel, als het gaat over elektrische mobiliteit? Zo ja, hoe ziet u dat dan concreet?

U stuurde een brief naar alle gemeentebesturen met betrekking tot het plan om de laadpunten uit te bouwen. Dat is positief. Ik heb gezien dat collega Diependaele daar in onze streek inderdaad ook een grote voorstander van is. Misschien moet u ook een brief sturen naar uw collega Weyts, want dat is nog belangrijker. In Nederland is het immers een van de succesfactoren dat in de tankstations langs de snelwegen voorzien is in snellaadinfrastructuur. Dat moet opgenomen worden in de concessies die uw collega Weyts daarvoor uitschrijft. Op dit moment zijn er nog maar twee dergelijke punten gepland. Ik denk dat daar een versnelling mogelijk is en dat dit nog veel belangrijker is dan de 2500 laadpunten die u in de verschillende gemeenten wilt zien ontstaan.

De voorzitter: De heer Diependaele heeft het woord.

Matthias Diependaele (N-VA): Minister, u hebt zeker gelijk in verband met die aanvragen: we moeten een evenwicht vinden tussen een eenvoudig administratief systeem en het tegengaan van misbruiken. Wat de veertig probleemdoSSIERS betreft, begrijp ik dat u niet zeker bent dat die nog allemaal een beroep zullen kunnen doen op een premie. Als dat zo is, is het verstandig dat u zich daar niet over uitspreekt. Mocht daar wel een oplossing voor komen, kunt u dat misschien wel aan de commissie laten weten? We worden daar vaak op aangesproken.

Dan kom ik tot de verschillende redenen waarom elektrische wagens al dan niet door consumenten worden gekocht. Het verbaast mij dat het gemiddeld bedrag van de premie op 4500 euro ligt. Dat betekent dat ze voornamelijk gebruikt wordt voor de goedkopere modellen. Dat is een goede zaak, denk ik, want dat toont aan dat iedereen aangetrokken wordt door de elektrische wagen.

Het element van de laadpalen is een van de redenen waarom ik denk dat wagens op waterstof in de toekomst een grotere kans maken dan elektrische wagens. Dan heb je die laadpalen niet nodig. Parkeerplaatsen in steden en gemeenten zijn nu al schaars. Als we mikken op 10 procent elektrische wagens, en we ervan uitgaan dat 10 procent van de parkeerplaatsen een laadpaal moeten hebben, lijkt dat bijna onhaalbaar. Op die parkeerplaatsen zouden dan alleen nog maar elektrische wagens mogen staan. Er zullen nooit genoeg plaatsen zijn voor alle elektrische wagens. Daarom denk ik dat op lange termijn waterstof meer kans zal maken.

In alle eerlijkheid, gaat het voornamelijk om de mentaliteit van de mensen zelf. Dat is al vaak ter sprake gekomen in de commissie, onder meer ook nog met mevrouw Lieten. Henry Ford liet daar een mooie uitspraak over optekenen: "Als ik mensen had gevraagd wat ze wilden, hadden ze me gezegd, 'een sneller paard'." Met andere woorden, de consument moet loskomen van die diesel- of benzine wagens. Autobouwers zijn daarin het voornaamste vlieg wiel. Zij zullen effectief die omslag moeten maken. De berichten die we daarover horen, kunnen we enkel toejuichen. Ik dacht dat vandaag ook Jaguar aankondigde de elektrische kant op te gaan.

Wat het subsidieprincipe betreft, zie ik ook liever het beeld van een fietsend kind dan van een zwemmend kind, dat in het water wordt gegooid en moet spartelen. Daar sta ik volledig achter.

Dan kom ik terug op de premie voor de waterstof, want daar hebt u niet op geantwoord. We hebben dit onderzocht, en er is blijkbaar al één waterstofwagen beschikbaar.

De communicatie omtrent de laadpalen is inderdaad verlopen via een schriftelijke vraag van mij aan u. Het is niet zo dat ik daar zo zwaar aan til, maar u bent me daar voor geweest. Eén krant had die gegevens al voordat ik met de antwoorden op mijn schriftelijke vraag naar de pers ben kunnen gaan. *(Opmerkingen van Valerie Taeldeman)*

Wel, twee of drie weken geleden. Twee of drie dagen nadat ik antwoord kreeg op mijn schriftelijke vraag, stond het al in Het Laatste Nieuws.

De voorzitter: De heer Danen heeft het woord.

Johan Danen (Groen): Ik dank u voor uw antwoord, minister. We zullen in de pers wel lezen wat de uitkomst is van de regularisatie. Ik wil u daar nu al voor bedanken. Ik hoop dat de mensen die een kleine administratieve fout maakten, toch een premie zullen krijgen.

Zoals u zegt, een premie is maar één element van een stimuleringsbeleid. Er zijn nog heel wat andere dingen nodig, zoals laadpalen, en de constructeurs hebben de belangrijkste rol.

Ik maak me wel zorgen. Blijkbaar stijgt het aantal wagens dat wordt gekocht door particulieren, maar het aantal bedrijven dat zich inschrijft, gaat in dalende trend. Ik heb de cijfers gelezen in uw beleidsbrief. Ik zou denken dat bedrijven er meer baat bij hebben dan particulieren om elektrische wagens te kopen. Dat geldt niet voor lange afstanden, maar de bedrijfswagen wordt vaak gebruikt voor kortere afstanden, voor beperkte ritten. Voor bepaalde toepassingen zou de elektrische wagen voor bedrijven de beste oplossing zijn als men het over zijn geheel bekijkt, en zeker als men de total cost of ownership bekijkt. Wat zult u doen om ook voor bedrijven elektrische wagens meer interessant te maken?

De voorzitter: De heer Sanctorum heeft het woord.

Hermes Sanctorum-Vandevoorde (Onafhankelijke): Ik heb een bijkomende vraag, minister, gericht aan u zowel als minister van Energie als als minister van Begroting. Zoals het er nu naar uitziet zal er een budgettair overschot zijn voor 2016. Gaat u dat bedrag integraal overbrengen naar 2017? Stel dat er 2 miljoen euro overschot is, zal dat dan als extra beschikbaar zijn in 2017?

De voorzitter: Mevrouw Taeldeman heeft het woord.

Valerie Taeldeman (CD&V): Minister, u sprak over 35 laattijdige dossiers waarvan 5 afgekeurd wegens bestelbon in 2015 en levering in 2016. Dat zijn waarschijnlijk mensen die de materie zeer goed hebben opgevolgd, aangezien de eerste communicatie rond een premie voor een elektrische wagen dateert van november/december 2015. Waarschijnlijk hebben ze zich op die communicatie gebaseerd en al een elektrische wagen besteld, maar de levering volgde in 2016. Kunnen die dossiers terug worden opgepikt? Of zijn ze definitief afgehandeld?

De voorzitter: Minister Tommelein heeft het woord.

Minister Bart Tommelein: Ik dank u voor uw interesse en reacties.

Wat betreft de modaliteiten, mijnheer Bothuyne, zal ik eerst naar de regering gaan. Ik wil daar eerst een akkoord over. Dat zullen niet identiek dezelfde modaliteiten zijn als in 2016. Onze samenleving evolueert. Er komen nieuwe elementen bij. Nu zijn er al vragen over waterstof. Ik heb een budget van 5 miljoen euro

voor 2017. Ik moet de modaliteiten vastleggen. Ik moet de procedure versimpelen.

We moeten altijd evalueren natuurlijk. We hebben een plan, en dat zal afbouwend zijn. Dat blijft. Ik ga de premie niet verhogen. Naarmate de elektrische wagens hun plaats innemen in onze samenleving, zal de premie afgebouwd worden. Snelle beslissers, de voorlopers die aan de rest willen tonen dat zij het doen, mogen beloond worden. Dat zijn de 'early adopters' die de zaak in gang steken. Ik laat nog in het midden of dat mensen zijn met veel financiële middelen of met minder middelen. Dat is een eeuwige discussie. We zouden enkel mensen moeten steunen die het niet zo breed hebben, maar zo wordt het op de duur moeilijk om een omslag te maken in heel de samenleving.

We moeten inderdaad de kans geven aan goedkopere wagens. Dat is het meest interessante vandaag. Ik heb dat bekeken. Men moet geen grote dure Tesla kopen om een hoge premie te trekken. Het is geen 5000 euro voor een Tesla, maar slechts 2500 euro. Voor alle duidelijkheid: hoe duurder de wagen, hoe lager de premie. Een goedkope stadswagen is wel interessant inzake premie: deze wagen heeft een beperkte actieradius, en is perfect inzetbaar in het stadsverkeer. Dat is het eerste wat we willen bereiken: het stadsverkeer en de bijhorende milieuvervuiling terugdringen. We moeten in de steden zorgen voor voldoende laadcapaciteit. Dat is belangrijk.

Uiteraard ga ik met Nederland in samenwerking, mijnheer Bothuyne. Dat is noodzakelijk. We kunnen leren van elkaar. Soms zijn er zaken die wij goed doen en soms is dat omgekeerd. In plaats van grote akkoorden af te sluiten met de andere kant van de wereld, gaan we in deze zeer concrete materie niet zo ver. Het gaat hier voornamelijk om de best practices. Hoe komt het dat Nederland zo ver staat? Hoe kunnen wij van elkaar leren? Hoe kunnen wij op die goede Nederlandse kar springen? Als zij het beter doen, moeten we naar ginder kijken; soms is dat omgekeerd. Op de Nederlands-Vlaamse top vorige week is het duidelijk geworden dat we op heel wat terreinen zullen samenwerken.

De brief naar minister Weyts zal niet nodig zijn. Ik voel aan en ik zie dat er heel wat private investeringen langs onze autosnelwegen zijn. Ik heb er niet zo lang geleden, en zelfs al bij mijn aantreden als minister van Energie, een paar geopend. Het gaat om internationale groepen, die vandaag die oplaadpunten langs de autosnelwegen aan het installeren zijn. Zij hebben dat in kaart gebracht. Dat moet in het centrum van Europa mogelijk zijn.

Dat is een drempel. Ik zie het zo voor mij: mensen die een elektrische wagen kopen en niet zo ver van huis werken. Dat is allemaal perfect mogelijk want de cijfers zijn bekend: 80 procent van de laadcapaciteit is thuis of op het werk. Daarmee zijn al heel wat drempels weg. Maar dan is het van: 'We gaan één keer per jaar op reis naar het zuiden van Frankrijk.' Daarom moeten er langs de autosnelwegen oplaadpunten zijn. En ze zijn er al. In Frankrijk is er geen enkel tankstation langs de autosnelweg waar er geen elektrische oplaadmogelijkheid is. Maar u hebt gelijk: ik zal minister Weyts eens zeggen – ik zal daarvoor geen brief schrijven – dat er bij de concessievoorwaarden voor de uitbating van de stations langs de autosnelwegen een noodzaak is. We moeten met Nederland en Duitsland bekijken op welke manier we kunnen samenwerken.

Ik ben deze week nog naar Antwerpen geweest voor het proefproject met de e-taxi's. Als er nu één sector is die daarin een doorbraak kan forceren, is het wel de taxisector. De taxisector is zeer enthousiast. Zij hebben vrij korte ritten, meestal binnen de stad of de stadsregio. Daar gelden de drempels van oplaadcapaciteit niet. Als we de komende jaren in de steden voor oplaadcapaciteit zorgen, is het voor de taxi's grotendeels opgelost. De meeste taxi's bevinden zich in de steden,

zoals Antwerpen, Gent, Oostende, Leuven. Als je de centrumsteden daartoe aanzet, zal de taxisector zeer snel de omschakeling hebben gemaakt naar elektrische voertuigen. Het is een sector die er absoluut voor geschikt is. Ik heb ermee gepraat. Niet alleen het verbruik maar ook het onderhoud van de elektrische wagens is heel wat goedkoper dan vuile dieselwagens.

Beste collega's, ik ben er mij van bewust dat wij een aantal overgangstechnologieën zullen hebben. Het einddoel is inderdaad elektrisch, maar ik sluit niet uit dat er een andere technologie komt waarvoor er nog gemakkelijker oplaadmogelijkheden te organiseren zijn, en die dan minstens niet vervuilend is. Waterstof kan een mogelijkheid zijn. Die tankstations bestaan al. Ik denk dat er op dit ogenblik al twee zijn in Vlaanderen. Toyota en Hyundai hebben al een auto op waterstof. Dat is volop in ontwikkeling. Ik sluit al die zaken absoluut niet uit. Innovatie moet kansen krijgen. Eén zaak is in elk geval duidelijk: wij moeten de stap wég van de fossiele brandstoffen sneller zetten.

Mijnheer Danen, daarom besef ik dat het wat betreft de plug-inhybrides eenvoudiger is om particulieren te overtuigen om een kleine stadswagen aan te kopen. Bedrijven hebben een ander autogebruik. Een particulier rijdt gemiddeld 23 kilometer per dag met de wagen. 80 procent van de bevolking rijdt per dag minder dan 50 kilometer. Bedrijfsauto's leggen langere afstanden af in kortere periodes. Daar zit je nog met een overgangstechnologie. Daar zou ik persoonlijk heel sterk willen pleiten voor plug-ins. Daar is ook veel kritiek op, ik weet dat. Maar het is een overgangstechnologie voor mensen die heel vaak heel lange afstanden moeten afleggen voor hun werk. Liever plug-inhybrides dan zware vuile dieselwagens, zoals in het verleden. Wij hebben ook een doelstelling wat betreft compressed natural gas (cng): minimaal één tankstation per gemeente – ook in een overgangsfase, zeker als we het hebben over bestelwagens. Daarvan worden er trouwens in bepaalde categorieën geen elektrische gemaakt. Cng is daar belangrijk. En ook waterstof, mijnheer Diependaele, vind ik ongelooflijk belangrijk.

Die omslag is heel belangrijk. Mijnheer Diependaele, u kent mij. Het is altijd de taak van een parlementslid om te communiceren over zijn schriftelijke vraag. Mevrouw Taeldeman heeft dat vorig weekend in De Zondag perfect gedaan. Ze heeft een vraag gesteld aan mij. Ze heeft dat gecommuniceerd. Ik heb dat mee gecommuniceerd. Ik heb zelfs haar foto op mijn website geplaatst. Dat mag ook eens. Het moeten niet altijd lelijke venten zoals de heer Bothuyne zijn op mijn website. *(Gelach)*

Ik vind dat dat moet kunnen. Een parlementslid dat een vraag stelt, heeft het recht om die vraag naar buiten te brengen. Maar natuurlijk, ik stel de globale cijfers van alle laadpalen in Vlaanderen ter beschikking om de competitie tussen de gemeenten wat aan te wakkeren en om hun duidelijk te maken dat het echt moet en noodzakelijk is. Het lukt. We zien overal in Vlaanderen, in alle gemeenten, beweging. Ik kan daar alleen maar tevreden mee zijn.

Ik kan een begrotingsoverschot niet zomaar naar 2017 overplaatsen. Ik denk trouwens niet dat het eindresultaat van de begroting een overschot zal vertonen. Als iedereen een potje heeft om mee te nemen naar volgend jaar, dan wordt dat begrotingstekort voor 2016 niet kleiner. Als we het niet besteed hebben, heet dat onderbenutting. Dat is geen besparing, dat is geld, dat je gepland had uit te geven, dat niet is uitgegeven. Dat bestaat. Daar wordt soms eens kritiek op gegeven, terecht of niet. Maar dat gaat dus niet mee.

Mijnheer Sanctorum, als we een doelstelling hebben, moeten we ervoor zorgen dat we er geraken. Het leukste is dat je net genoeg hebt met wat je hebt begroot. Dat lukt niet altijd. Het is altijd een inschatting, zeker als het over een nieuwe zaak gaat.

Mevrouw Taeldeman, we gaan alles bekijken, maar ik ga me vandaag niet uitspreken over individuele dossiers. Dat is niet mijn taak. Ik moet het kader schetsen om zo eerlijk mogelijk de mensen te geven waar ze recht op hebben. Ik wil ook geen frustratie van mensen die een premie werd geweigerd omdat ze enkele dagen te laat waren, om dan op het einde van het jaar aan te kondigen dat ik nog een groot budget over heb op het geplande budget. We moeten de mensen op een correcte manier behandelen. Ik ben ermee bezig, maar ik ga me zeker niet uitspreken over individuele dossiers. Ik wil niet dat mensen misbruik of oneigenlijk gebruik maken van het systeem. Daar ben ik voorzichtig in.

De voorzitter: De heer Bothuyne heeft het woord.

Robrecht Bothuyne (CD&V): Als ik het goed begrepen heb, gaat u geen brief sturen, maar wel een oproep doen aan uw collega Weyts om langs de snelweg-parkings een en ander in gang te zetten, niet alleen snel laden, maar ook snel installeren. U gaat samenwerken met collega's in het binnen- en buitenland – dat is ook positief – en u gaat aan de Vlaamse Regering voorstellen om niet alleen de procedure wat aan te passen, maar misschien ook om de afbouw die voorzien was, wel te behouden, maar wat te vertragen. Zo heb ik het toch begrepen. Ik dank u voor uw antwoord.

De voorzitter: De heer Diependaele heeft het woord.

Matthias Diependaele (N-VA): Inderdaad, die cijfers zijn rechtgezet. Het was al rondgestuurd en het is bij ons blijkbaar later verschenen, vanwaar mijn misverstand. Mijn excuses daarvoor.

Wat de onderbenutting betreft, is er gisteren kritiek gekomen dat er een tekort van 1 miljard euro op de begroting zou zijn. Dat is uiteraard door de onderbenutting niet mee te rekenen. Nu, het is inderdaad de bedoeling om de middelen die zijn toegewezen, te gebruiken, maar als dat anders is, kan je die middelen niet zomaar doorschuiven.

Ik ben blij dat u zich aansluit bij mijn punt, namelijk dat ik zal blijven aandringen op de waterstofwagen. Ik geloof daar echt in voor de toekomst. Ik zie elektrische mobiliteit zeker als een meerwaarde, maar eerder als een tussenstap in plaats van dat de elektrische wagen op lange termijn de overgrote meerderheid zou worden. Ik zie meer toekomst in waterstof. Ik hoor ook van u dat u zeker alle deuren wilt openhouden. Dat is voor mij zeer belangrijk.

De voorzitter: De heer Danen heeft het woord.

Johan Danen (Groen): Wagens op waterstof of op groene elektriciteit, dat zal de toekomst uitwijzen. Ik hoor heel diverse klanken vanuit de sector, naargelang de belangen, over waarin men het meest gelooft. Ik hoop toch dat we op basis van objectieve gegevens de juiste keuzes kunnen maken.

De vorige jaren werden door bedrijven meer elektrische wagens ingeschreven. Afgelopen jaar was dat veel minder. Er moet toch een reden zijn waarom dat zo is. Ik betwist helemaal niet dat de meeste wagens die bedrijven inschrijven, voor langere afstanden worden gebruikt en dat daarvoor elektrische wagens niet geschikt zijn, maar er zijn zeker toepassingen waar elektrische wagens wel interessant kunnen zijn. Het is misschien interessant om eens te bekijken in welke gevallen dat zo is, en om bedrijven in die richting te stimuleren.

De voorzitter: Dat thema zal ongetwijfeld een vervolg krijgen, gezien de toekomstvisie daarin.

De vragen om uitleg zijn afgehandeld.