kris peeters

minister-president van de vlaamse regering, vlaams minister van economie, buitenlands beleid, landbouw en plattelandsbeleid

gecoördineerd antwoord

op vraag nr. 389 van 26

van matthias diependaele

1. Eind december 2013 waren er in België zo’n 1.200 puur elektrische voertuigen ingeschreven en 590 plug in hybride voertuigen (op een totale vloot van 5,5 miljoen voertuigen – waarvan ongeveer 60% ingeschreven voor Vlaanderen). In 2013 werden in België 507 puur elektrische personenwagens en 108 elektrische lichte vrachtvoertuigen ingeschreven en 262 plug in hybride personenwagens.

De federale dienst inschrijving voertuigen maakt geen onderscheid tussen personenwagens die worden ingeschreven door een particulier of een lokaal bestuur.

De afschaffing van de federale belastingvermindering had een negatieve weerslag op de verkoopscijfers van 2013. Om ambitieuze streefwaarden van het Vlaamse klimaatplan 2013-2020 te bereiken (3% van het wagenpark elektrisch) is er nood aan vraag stimulerende maatregelen die de uitrol van elektrisch rijden in Vlaanderen ondersteunt.

1. In het kader van verschillende AO oproepen voor de ecologiepremie werd in totaal 13,3 miljoen euro toegekend aan bedrijven die laadpalen zouden installeren. Een deel van de projecten kan lopen tot 13 april 2015, een ander deel tot 18 mei 2016. Vermits de installatie van laadpalen niet erg vlot verloopt, zullen alle projecten vermoedelijk hun maximale projecttermijn willen uitputten.
2. Op vrijdag 31 januari 2014 had op het kabinet van de Minister President het overleg plaats tussen de installateurs van de laadpalen en de beheerders van publieke domeinen.

De Vlaamse overheid heeft de uitrol van elektrische voertuigen gestimuleerd via stimulansen voor de uitbouw van de noodzakelijke laadinfrastructuur. Dat werd op het overleg positief ontvangen vanuit de sector. Op dat ogenblik was er ook nog een fiscale tegemoetkoming voor die wagens. De sector vond het interessant dat de publieke terreinbeheerders locaties willen aanbieden voor de plaatsing van een laadpaal. Zeker het voorstel om carpoolparkings langs de gewestwegen uit te rusten met elektrische laadpalen vond een positieve bijklank. Ook de contacten die werden gelegd me de publieke terreinbeheerders werden als nuttig ervaren. Op het overleg kwam ook naar voor dat de rendabiliteit van een laadpaal de grootste hindernis uit-maakt om de uitrol te bespoedigen. Er rijden momenteel te weinig elektrische wagens die de paal rendabel maakt. De geleidelijke uitrol die nu bezig is wordt daarom als een investering op de langere termijn gezien.

1. In de position paper worden inderdaad een aantal mogelijke en relevante maatregelen voorgesteld. De verantwoordelijken van de proeftuin nemen deel aan alle relevant overleg betreffende de realisatie ervan. De verantwoordelijkheid om de bedoelde maatregelen te nemen liggen echter binnen de bevoegdheden van andere ministers, in belangrijke mate op federaal niveau.

Ook conform de Europese (ontwerp)richtrichtlijn rond de installatie van de alternatieve brandstoffeninfrastructuur zullen doelstellingen voor de uitrol van de publieke laadpalen dienen geformuleerd te worden in een nationaal masterplan waarin ook de installatie van niet-publieke laadpalen gestimuleerd kan worden. Het Vlaamse beleidsdomein wetenschap en innovatie neemt de nodige maatregelen om de verworven kennis in de proeftuin maximaal in te zetten.