



Vlaams
Parlement

stuk **964** (2010-2011) – Nr. 1
ingediend op 11 februari 2011 (2010-2011)

Voorstel van resolutie

van de heren Robrecht Bothuyne, Matthias Diependaele,
Bart Van Malderen, Filip Watteeuw, Ivan Sabbe
en Koen Van den Heuvel en mevrouw Patricia Ceysens

betreffende het promoten
van slimme en groene voertuigen
en een slimme en groene voertuigenindustrie
in Vlaanderen

TOELICHTING

Niemand kan ontkennen dat de prangende strijd tegen de klimaatopwarming, net zoals de eindigheid van fossiele brandstoffen, heel wat vragen oproept omtrent de toekomst van mobiliteitsmodi en de impact ervan op milieu, maatschappij en economie. De evolutie naar een economie met een drastisch lagere uitstoot van CO₂ zal de komende decennia een belangrijke motor van economische innovatie blijven. Het optimaal benutten van de meest kostenefficiënte manieren om CO₂-uitstoot te reduceren, zal dan weer een van de voornaamste maatschappelijke, economische en ook politieke uitdagingen zijn.

Recent is er in Vlaanderen een levendig publiek debat ontstaan over een mogelijke doorbraak van hybride en elektrische voertuigen op de voertuigmarkt, en over de rol die de overheid kan spelen om die doorbraak te faciliteren. Daarbij heeft de lancering van een aantal ambitieuze programma's in het buitenland, die op diverse manieren het elektrische voertuig willen promoten, geleid tot een 'sense of urgency' met betrekking tot de noodzaak om ook een Vlaams actieprogramma op te zetten.

De bekommernis is tweërlei: enerzijds de wil om maximaal in te zetten op de strijd tegen de klimaatsverandering en het bewaren van een leefbaar leefmilieu, anderzijds het belang om de economische opportuniteiten die deze evolutie voor Vlaanderen met zich meebrengt, niet te mislopen.

Door middel van dit voorstel van resolutie wil het Vlaams Parlement zich uitspreken over de initiatieven die de Vlaamse Regering moet nemen om in te spelen op de bovenvermelde bekommernissen. Daarbij is het belangrijk dat de initiatieven passen in het bredere beleid dat de Vlaamse overheid ontwikkelt. Het Vlaams Parlement is zich verder bewust van de snel evoluerende wereldeconomie en de vragen van de publieke opinie, het Vlaamse middenveld en de industrie, maar evenzeer van de relatieve onvoorspelbaarheid van toekomstige technologische evoluties.

De VRWI-Innovatieregiegroep 'Automotive' (werkgroep van de Vlaamse Raad voor Wetenschap en Innovatie) stelde het als volgt: "De technologische ontwikkelingen na 2020 zijn wel gekend, maar er blijft veel onzekerheid en onduidelijkheid over welke technologische ontwikkelingen na 2020 effectief op grote schaal zullen worden toegepast."

Dit noopt een overheid in beginsel tot een technologieneutraal beleid, dat onbevooroordeeld kansen biedt. Het gaat er voor de overheid immers om een krachtadig transformatiebeleid vorm te geven, niet deze of gene technologie te promoten. Wel wordt er van de Vlaamse overheid een antwoord verwacht op de vragen die haar met betrekking tot nieuwe technologieën gesteld worden, en moet Vlaanderen klaar zijn om op de nieuwste marktevoluties in te spelen.

Men kan verder niet anders dan erkennen dat in een aantal landen zeer grote budgetten worden vrijgemaakt om specifiek de introductie van de elektrische wagen te promoten, en ook de economische activiteiten die daaraan verbonden zijn, naar die landen te halen. Anderzijds is ook in dit beleidsdomein de budgettaire ruimte van de Vlaamse overheid niet onbegrensd.

Ook vanuit vele andere economische sectoren worden immers evenzeer specifieke vragen naar ondersteuning en stimulering gesteld.

Die realiteit moet het Vlaams Parlement brengen tot het identificeren van juist die initiatieven nodig om de markt bij te springen waar die tekort schiet, en het richten van de mid-

delen daar waar ze een maximale impact kunnen hebben. Een kleine regio als Vlaanderen kan immers niet anders dan te focussen op niches.

De groene en slimme voertuigindustrie

De toekomst van de voertuigindustrie in Vlaanderen is een onderwerp dat in Vlaanderen de laatste jaren uitgebreid bediscussieerd is geweest. De Vlaamse voertuigindustrie is een sterk industrieel weefsel met assemblagebedrijven, toeleveringsbedrijven en dienstverleners. Die zijn niet alleen geconcentreerd rond de auto en zijn componenten. Ook de sectoren van de bussen, trucks, opleggers, aanhangwagens, koetswerken en landbouwvoertuigen zijn substantieel aanwezig. Allemaal dragen ze bij tot werk voor circa 73.000 personen, op directe of indirecte manier, wat de voertuigsector een belangrijke economische factor voor Vlaanderen maakt. De Vlaamse overheid heeft dat in het verleden ook erkend. Zo meldt het recente verslag van de Innovatieregiegroep 'Automotive' onder meer:

“In verhouding tot de beperkte private O&O-investeringen van de automotivesector in Vlaanderen, maakt de Vlaamse overheid immers relatief meer (dan bv. Duitsland en Frankrijk) publieke middelen vrij ter ondersteuning van de O&O-activiteiten in deze sector, onder meer via O&O-bedrijfsprojecten (10% extra steun) en de financiering van de competentiepool Flanders' DRIVE.”.

Waakzaamheid blijft geboden. De voertuigindustrie wordt immers met een aantal uitdagingen en bedreigingen geconfronteerd. Zo maken de overcapaciteit en de verzadigde markten dat de traditionele voertuigindustrie in West-Europa onder druk staat. Verder zorgen een striktere CO₂-wetgeving, het groeiende milieubewustzijn bij de consument en de opnieuw stijgende olieprijs voor een groter 'mobiliteitsbewustzijn'.

Dat heeft tot gevolg dat de traditionele voertuigindustrie evolueert naar een groene en slimme mobiliteitsindustrie. We krijgen een groener voertuigenpark (onder meer elektrisch aangedreven voertuigen) in een duurzaam mobiliteitssysteem. Voorwaarde is wel dat we niet inboeten qua comfort en veiligheid, noch qua economische efficiëntie.

Binnen de budgetten die vanuit het beleidsdomein Innovatie en Wetenschapsbeleid worden vrijgemaakt om het groene en slimme voertuig te promoten, is het van essentieel belang om voluit kansen te creëren voor de Vlaamse automotive-industrie. De proeftuin voor de elektrische wagen is daarbij een belangrijk instrument. De ingezette overheidsmiddelen moeten maximaal als een hefboom fungeren ten aanzien van de private investeringen in de Vlaamse automotive. Op die manier multipliceert de overheid de impact van haar middelen, wat een versnelling naar een groenere en slimmere mobiliteit ten goede kan komen. Het Transformatie Innovatie en Acceleratie Fonds (het TINA-Fonds) is een sterk voorbeeld van die doelstelling.

Ook het aantrekken en behouden van buitenlandse investeerders en lead plants is belangrijk, om waardeketens in Vlaanderen te houden en waar nodig te vervolledigen. Zo werd, tijdens de hoorzitting omtrent het voorstel van resolutie betreffende de bevordering van elektrische voertuigen die rijden op groene stroom in Vlaanderen¹, gesteld dat de vestiging van een batterijproducent in Vlaanderen interessante economische perspectieven zou kunnen openen en de mogelijkheid bieden om de batterijwaardeketen in Vlaanderen te sluiten. Ook in het groenboek 'Nieuw Industrieel Beleid' wordt het belang van een proactieve opstelling bij het aantrekken van buitenlandse investeerders en lead plants benadrukt.

¹ Voorstel van resolutie van de heren Filip Watteeuw, Dirk Peeters en Hermes Sanctorem betreffende de bevordering van elektrische voertuigen die rijden op groene stroom in Vlaanderen (*Parl. St.* VI. Parl. 2009-10, nr. 444/1-2).

De Vlaamse Regering moet er alles aan doen om bestaande beleidsmaatregelen te versterken en nieuwe te ontwikkelen, id est maatregelen die erop gericht zijn de bedrijven actief de mogelijkheid te bieden in de voertuigindustrie te blijven investeren in innovatie en in nieuwe producten en processen en zowel de ontwikkeling als de vermarkting ervan sneller te laten gebeuren.

De nadruk moet liggen op het versterken van de aanwezige troeven en het inzetten op de aanwezige kennisbasis. Een nieuwe beleidsaanpak (confer eindrapport VRWI-Werkgroep Automotive) moet erop gericht zijn de innovatieactiviteit van de bedrijven in de voertuigindustrie te stimuleren, id est speerpuntbedrijven versterken, individuele bedrijven ondersteunen om mee te spelen in internationale waardeketens en tot slot schaalgrootte en focus creëren op het niveau van de onderliggende competenties, zijnde manufacturing, materialen, mechatronica en communicatie.

Ook het aantrekken en behouden van buitenlandse investeerders en lead plants is belangrijk, maar ook en vooral het ontwikkelen van beleidsmaatregelen die erop gericht zijn onze productiebedrijven in staat te stellen te evolueren naar lead plants of ‘factories of the future’ zoals in het groenboek ‘Nieuw Industrieel Beleid’ sterk wordt benadrukt.

Het succes van die nieuwe aanpak blijft vanzelfsprekend mede bepaald worden door de sterkte van een flankerend overheidsbeleid (economisch, arbeidsmarkt, onderwijs, vorming en opleiding enzovoort).

De doorbraak van het groene en slimme voertuig in Vlaanderen

De komende jaren zullen er steeds meer wagens en tweewielers met een elektrische of hybride aandrijving op de markt komen, en zullen ze steeds dichterbij de prestaties van een kleine stadswagen op diesel- of benzineaandrijving benaderen. Ook andere technologieën mogen echter niet over het hoofd worden gezien, denken we bijvoorbeeld maar aan waterstof.

Het is essentieel te weten welke voorwaarden vervuld moeten zijn om de introductie van groenere vervoersmiddelen op onze markt mogelijk te maken, en waar extra stimulansen nodig zijn.

Oplaadpunten en het stroomnetwerk

De grootschalige investeringen in elektrische oplaadpunten, die in een aantal landen reeds werden aangekondigd, doen ook in Vlaanderen stemmen opgaan om als overheid een soortgelijke investering te doen. Recent hebben zich echter een heel aantal bedrijven gemeld die zeer concrete plannen hebben om in ons land een groot aantal oplaadpunten op te richten. Zij anticiperen daarmee op een nieuwe markt die momenteel nog praktisch onbestaande is. Dit bewijst dat de markt volop inspeelt op (toekomstige) vragen.

De relatief lage investeringskosten van oplaadpunten spelen daarbij ongetwijfeld een rol, alsook de maatregelen die de Vlaamse en de federale overheid hieromtrent reeds hebben genomen². De prijs van oplaadpunten zal bij massaproductie in de toekomst bovendien verder dalen.

² De federale overheid voorziet momenteel in belastingaftrek voor wie een oplaadpunt installeert: voor particulieren die een oplaadpunt voor elektrische auto's aan de buitenkant van hun huis installeren, bedraagt dat 40% van de totale installatiekosten, met een maximum van 250 euro (geïndexeerd bedrag voor 2010). Bedrijven die oplaadstations voor elektrische wagens installeren, ontvangen een verhoogde investeringsaftrek van 10%, en mogen hun investering versneld afschrijven over twee jaar. Vlaamse bedrijven kunnen verder een ecologiepremie aanvragen bij aankoop van een oplaadpunt. Die premie bedraagt 20% voor grote ondernemingen en 40% voor kleine en middelgrote ondernemingen.

Het valt tevens te verwachten dat nieuwe oplaadpalen spoedig in gps-kaarten zullen worden opgenomen, alsook in online-opzoeksysteem, waardoor iedere bestuurder gemakkelijk een oplaadpaal in zijn buurt zal kunnen vinden.

Toch blijven er een aantal uitdagingen bestaan, waarin de overheid een actieve rol in kan opnemen.

Zo is het belangrijk dat de bestuurder van een elektrisch voertuig niet alleen op de hoogte is van waar een oplaadpaal aanwezig is, maar dat hij ook de mogelijkheid heeft om zijn voertuig daar effectief aan op te laden. Het bestaan van incompatibele betalingssystemen kan daarbij een hinderpaal zijn, zoals ervaringen in Nederland hebben aangetoond. Net zoals het mogelijk is om als consument bij elke bank met je bankkaart geld af te halen, ook al ben je geen klant bij de bank in kwestie, zou het mogelijk moeten zijn om als bestuurder van een elektrisch voertuig bij elk publiek bereikbaar oplaadpunt je voertuig op te laden. De overheid kan faciliterend optreden door te onderzoeken hoe deze universele toegankelijkheid van oplaadpunten van verschillende aanbieders, kan worden bewerkstelligd.

Verder bestaat de mogelijkheid dat het netwerk van laadpalen op termijn eenzelfde evolutie ondergaat als de evolutie die de masten uit het gsm-netwerk hebben ondergaan. Terwijl oorspronkelijk iedere operator zijn eigen mast had, is dat systeem uiteindelijk geëvolueerd naar een situatie waarbij de operatoren beheerders van een netwerk zijn dat voor een stuk losstaat van de infrastructuur. De overheid kan bekijken of hier een beleidskader noodzakelijk is.

Belangrijk is ook dat de overheid eventuele hinderpalen die de installatie van oplaadpalen bemoeilijken, wegneemt. Omslachtige procedures of overdreven kosten bij aanvragen moeten vermeden worden.

Het opladen van elektrische en hybride voertuigen zal verder ook zijn impact hebben op datgene wat wij van het stroomnetwerk verwachten. Netwerktechnologie en de energievoorziening van elektrische en hybride voertuigen moeten daarom op elkaar afgestemd worden.

Aanmoedigen aankoop groen voertuig

Voor de Vlaamse bevolking is het beschermen van het leefmilieu geen ver-van-mijn-bedshow, zoals het succes van het sorteren van afval in Vlaanderen aantoonde. Dat betekent dan ook dat de nieuwe groenere wagens een competitief voordeel zullen hebben ten opzichte van andere voertuigen. De verplichte affichage van CO₂-uitstoot en verbruik, zoals die reeds bestaat, zal daarbij een nuttig instrument zijn voor de consument, naast de uitgebreide promotiecampagnes die de autoproducenten zullen opzetten.

Fiscale maatregelen en subsidies zorgen verder voor een verlaging van de aankoopprijs. Naast de aankoopsubsidie van 15% (>105g CO₂-uitstoot/km) en 3% (105-115g CO₂-uitstoot/km) kunnen particulieren momenteel genieten van een federale belastingsaftrek van 30% van de aankoopprijs, of maximaal 9000 euro tijdens de jaren 2011-2012.

Een vergroening van de verkeersfiscaliteit is daarbovenop een wenselijke maatregel. Extra fiscale maatregelen zouden echter een kosteninefficiënte maatregel zijn.

Robrecht BOTHUYNE
Matthias DIEPENDAELE
Bart VAN MALDEREN
Filip WATTEEUW
Ivan SABBE
Koen VAN DEN HEUVEL
Patricia CEYSENS

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

Het Vlaams Parlement,

- gelet op:
 - 1° de strijd tegen de klimaatopwarming en de eindigheid van fossiele brandstoffen;
 - 2° het publieke debat met betrekking tot de intrede van de elektrische wagen op de Vlaamse wegen;
 - 3° de diverse veelbelovende technologieën die een rol kunnen spelen in de voertuigindustrie van de toekomst;
 - 4° het belang van de voertuigindustrie voor Vlaanderen, en de opportuniteiten die nieuwe ontwikkelingen met betrekking tot groene voertuigen voor de Vlaamse economie kunnen meebrengen;
 - 5° de conclusies en aanbevelingen van de BBL-conferentie (Bond Beter Leefmilieu) over elektrische mobiliteit;
 - 6° de conclusies en aanbevelingen van het colloquium van het Verbond van Belgische Ondernemingen (VBO), ‘De voertuigen van de toekomst’;
 - 7° de conclusies en aanbevelingen van de hoorzitting in het kader van het voorstel van resolutie betreffende de bevordering van elektrische voertuigen die rijden op groene stroom in Vlaanderen;
- vraagt de Vlaamse Regering:
 - 1° een actieprogramma op te zetten om de introductie van groene en slimme voertuigen in Vlaanderen te stimuleren en aanwezige hinderpalen uit de weg te ruimen, alsook de Vlaamse industrie te ondersteunen in het benutten van de opportuniteiten die die introductie met zich meebrengt;
 - 2° in dat actieplan concrete en evalueerbare doelstellingen op te nemen voor de verschillende elementen van het actieprogramma;
 - 3° gelijktijdig met het actieprogramma in te zetten op de productie van hernieuwbare energie en die optimaal af te stemmen op de geplande investeringen in een ‘smart grid’. Op die manier wordt een slimme wisselwerking tussen elektrische voertuigen en het net mogelijk, en krijgen we een belangrijke stimulans voor de kostenefficiënte productie van groene stroom, en dus ook voor het zoveel mogelijk rijden op groene stroom;
 - 4° de Vlaamse O&O-beleidsmaatregelen (onderzoek en ontwikkeling) te versterken en verder te ontwikkelen voor die bedrijven die oplossingen aanreiken voor een groene en slimme mobiliteit; oplossingen die een hoge maatschappelijke waarde én een exportpotentieel hebben en die als dusdanig leiden tot een maximale economische toegevoegde waarde voor Vlaanderen;
 - 5° hinderpalen bij de installatie van elektrische oplaadpunten te identificeren en aan te pakken;
 - 6° te onderzoeken of de netwerken van oplaadpalen van verschillende aanbieders universeel toegankelijk kunnen worden gemaakt, en tevens toegankelijk zijn voor elektrische tweewielers;
 - 7° lokale overheden te informeren omtrent de specificiteiten betreffende het installeren van oplaadpunten, zodat zij kunnen inspelen op de lokale vraag naar oplaadcapaciteit;
 - 8° in het aankoopbeleid van de Vlaamse overheid sterk in te zetten op de aankoop van elektrische voertuigen, zodra er voldoende modellen op de markt aanwezig zijn. De meerwaarde en haalbaarheid van een initiatief van gezamenlijke aanbesteding van de verschillende Vlaamse besturen moet daarbij onderzocht worden;
 - 9° het instrument van innovatief aanbesteden opportuun te gebruiken om Vlaamse innovatie ten bate van groene en slimme voertuigen te versnellen;
 - 10° in te zetten op een spoedige vergroening van de verkeersfiscaliteit door het variabel maken van verkeersbelasting en de belasting op inverkeerstelling (BIV). Dit op

- basis van groene criteria zoals de CO₂-uitstoot en andere schadelijke emissies, NOx en fijn stof bijvoorbeeld, die opgenomen zijn in de Europese emissienorm;
- 11° in het kader van de proeftuin voor de elektrische wagen maximaal in te zetten op het bieden van ontwikkelingskansen aan de in Vlaanderen gevestigde automotive-bedrijven en taxibedrijven en vlootbeheerders optimaal bij die proeftuin te betrekken;
- 12° voldoende aandacht te besteden aan onderzoek naar en investeringen in meer energieautonomie, ‘grid-to-vehicle’- en ‘vehicle-to-grid’-technologie, om zo mogelijk te maken dat elektrische voertuigen kunnen bijdragen tot lokale energienetten;
- 13° onderzoek naar vernieuwende stroomopslagtechnieken, de verdere ontwikkeling van hoogwaardige en duurzame batterijen voor elektrische voertuigen en de recycling van die batterijen te ondersteunen;
- 14° waar mogelijk optimaal ondersteuning te bieden bij de duurzame transformatie van assemblage-/productiesites, dit binnen het kader van het Nieuw Industrieel Beleid (NIB);
- 15° het proactief aantrekken van buitenlandse investeringen die waardeketens kunnen vervullen;
- 16° onderzoeksinitiatieven van de verschillende Vlaamse competentiepolen en kenniscentra in gespreide slagorde te vermijden, maar in te zetten op een planmatige en gecoördineerde aanpak, en onderzoek te focussen op een aantal prioritaire domeinen, zoals bijvoorbeeld voorgesteld door Flanders DRIVE;
- 17° met het oog op de ontwikkeling van de schone voertuigindustrie adequaat geschoolde technici en ingenieurs op te leiden, aan te trekken en te behouden. Ook moeten er voldoende bijscholings- en omscholingstrajecten voorhanden zijn voor de huidige werknemerspopulatie;
- 18° in het kader van de aangekondigde ‘grand projets’ te investeren in projecten met een maximale hefboomfunctie ten aanzien van private investeringen, om de impact van de overheidsinvesteringen te maximaliseren;
- 19° in het overlegcomité een gecoördineerde strategie te ontwikkelen om samen met de federale overheid eventuele struikelblokken met betrekking tot de introductie van de elektrische wagen aan te pakken. Zo moet erop toegezien worden dat de procedure ter homologatie van nieuwe voertuigen niet buitensporig complex is, ook niet voor voertuigen met een alternatieve aandrijving;
- 20° maximaal in te spelen op Europese onderzoeks- en investeringsprogramma’s;
- 21° te allen tijde te zorgen voor een afstemming tussen Vlaamse en federale maatregelen, om elkaar tegenwerkende, maar ook overlappende, maatregelen te voorkomen.

Robrecht BOTHUYNE
Matthias DIEPENDAELE
Bart VAN MALDEREN
Filip WATTEEUW
Ivan SABBE
Koen VAN DEN HEUVEL
Patricia CEYSENS