



Vlaams
Parlement

vergadering **C22**
zittingsjaar 2015-2016

Woordelijk Verslag

Commissievergadering

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

van 14 oktober 2015

INHOUD

VRAAG OM UITLEG van Güler Turan aan Annemie Turtelboom, viceminister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Begroting, Financiën en Energie, over het actieplan 'Clean Power for Transport' – 2932 (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 'Clean Power for Transport' – 3054 (2014-2015)	3
VRAAG OM UITLEG van Joris Vandenbroucke aan Annemie Turtelboom, viceminister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Begroting, Financiën en Energie, over het wijzigen van de organisatie- en aandeelhoudersstructuur van de Eandis-groep – 2940 (2014-2015)	
VRAAG OM UITLEG van Johan Danen aan Annemie Turtelboom, viceminister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Begroting, Financiën en Energie, over de toekomst van het distributienetbeheer (DNB) – 89 (2015-2016)	8
VRAAG OM UITLEG van Jos Lantmeeters aan Annemie Turtelboom, viceminister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Begroting, Financiën en Energie, over de opvolging van de conceptnota Fast Lane voor windenergie – 55 (2015-2016)	12

VRAAG OM UITLEG van Güler Turan aan Annemie Turtelboom, viceminister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Begroting, Financiën en Energie, over het actieplan 'Clean Power for Transport' – 2932 (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 'Clean Power for Transport' – 3054 (2014-2015)

Voorzitter: de heer Robrecht Bothuyne

De voorzitter: Mevrouw Turan heeft het woord.

Güler Turan (sp.a): Minister, ik heb de vraag gesteld op het moment dat de conceptnota nog niet was vrijgegeven. De Europese 'Clean Power for Transport'-richtlijn verplicht de lidstaten om een beleidskader uit te werken dat de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen mogelijk maakt. Investerings in infrastructuur voor vervoer op waterstof, elektriciteit en aardgas zijn immers nodig om onze afhankelijkheid van fossiele brandstoffen te verminderen en uiteraard ook de uitstoot van broeikasgassen terug te dringen en zo de noodzakelijke transitie naar een koolstofarme samenleving mogelijk te maken.

In het antwoord dat u op 24 juni gaf op vragen over dit thema van enkele collega's, onder andere de heren Diependaele en Schiltz, zei u dat het ontwerp van het Vlaamse actieplan Schone energie voor het vervoer zeker voor de zomer klaar zou zijn. Vooraleer het finale actieplan voltooid kon worden, moest enkel nog de korte studie van de Vrije Universiteit Brussel (VUB) worden afgerond en moesten de resultaten van het groot stakeholderoverleg van 17 juni verwerkt worden.

Ik heb enkele vragen gesteld. Is het actieplan er? Tegen wanneer zal het klaar zijn? Wanneer zal de tekst worden voorgelegd aan de commissie?

Nadat mijn vraag was ingediend, is de conceptnota aan de Vlaamse Regering over 'Clean Power for Transport' er gekomen. Collega Bothuyne heeft na mijn vraag ook een vraag gesteld omtrent hetzelfde onderwerp, maar hij spreekt over een actieplan. Ik heb geen actieplan gevonden, ik heb uw conceptnota gezien. Heeft collega Bothuyne informatie die ik niet heb, of heeft hij van de conceptnota een actieplan gemaakt? Minister, komt er nog een actieplan, of is het deze conceptnota, of is er nog een document dat circuleert, waar ik vanuit de oppositie vandaag nog geen zicht op heb? Is het finale actieplan er? Zal het er komen? Wanneer zal het er komen?

Bevat uw actieplan ook maatregelen om de energievoorziening in de scheepvaart te vergroenen? Dat was ook een belangrijk verzoek. Als we alles vergroenen, moet dat ook voor de scheepvaart. Ik denk aan de ondersteuning voor de aanleg van walstroomkasten, het stimuleren van het gebruik van compressed natural gas (cng) en/of liquefied natural gas (lng) en steun voor de aanleg van opslagterminals voor cng en/of lng.

Samen met de vraag die ik hier aan u had gesteld, had ik ook een vraag gericht aan de minister Weyts van Mobiliteit, in verband met het afschaffen van bepaalde subsidiëring voor havenuitbreidingsinfrastructuur. Hij heeft de cofinanciering van 20 procent bij havenuitbreidingsinfrastructuur afgeschaft. Wij betreuren dat, want de minister kon dat systeem inzetten voor de vergroening van de energievoorziening van de haven en de scheepvaart, en bij uitbreiding voor een transitie naar een koolstofarme samenleving. Waarom was onder andere een installatie voor walstroomleveringen belangrijk voor meerdere schepen? Dat maakt het mogelijk

dat die grote schepen aan het net kunnen worden gekoppeld en niet langer zelf stroom moeten produceren met vuile dieselgeneratoren.

Ik heb ondertussen naar uw conceptnota gekeken, minister. U verwijst daarin enkele keren naar walstroomleveringen, maar u geeft niet aan hoe u dat concreet wilt aanpakken. Als ik kijk naar uw conceptnota, vooral wat regelgeving betreft, zijn daar toch enkele gemiste kansen. Een keuze voor het inzetten van het instrumentarium wordt niet gemaakt. Dat vinden wij als sp.a enorm teleurstellend. Bovendien worden een aantal mogelijk regelgevende instrumenten niet eens overwogen. Zo zou men perfect in de sectorale milieuvergunningvoorwaarden voor tankstations een zekere omvang kunnen opleggen, verplichten dat tankstations een snellaadpunt hebben en een cng- en een lng-vulpunt moeten hebben. Dat zijn allemaal maatregelen die u perfect had kunnen nemen, of minstens aankondigen. Dat zie ik niet in de conceptnota.

Minister, ver moet u eigenlijk niet gaan zoeken, want verschillende collega's, waarvan enkele vandaag ook aanwezig zijn, hebben een resolutie gesteund die getrokken werd door toenmalig collega Bart Martens op het einde van de vorige legislatuur, namelijk op 12 februari 2014. Ik lees hier de namen van collega's Dirk de Kort, Wilfried Vandaele, Robrecht Bothuyne, Tine Eerlingen en Valerie Taeldeman onder andere. Die hebben daar een tekst voor laten aannemen. Daarin zijn een aantal duidelijke keuzes gemaakt, collega Bothuyne. Ik zie u daar met een 'big smile' zitten. Ik zou u vooral willen vragen om achter uw handtekening te blijven staan onder een aantal acties die toen aan de Vlaamse Regering gevraagd werden, bijna kamerbreed. Er zijn verschillende mogelijkheden opgenomen, zoals fiscale mogelijkheden, en er werden praktische aanknopingspunten aangegeven en ondersteuning gevraagd. Ik zou dat mee opnemen. In de conceptnota lees ik dat niet. Ik zou minstens in uw actieplan de kamerbreed gedragen resolutie meenemen. Ik verwacht minstens van de collega's van de meerderheid die dat mee hebben ondertekend, met aandrang om dat mee te ondertekenen.

Er moet een samenwerkingsovereenkomst inzake fiscaliteit worden afgesloten met de federale collega, minister Lacroix. U had aangekondigd dat u die zou afsluiten. Wat zijn de belangrijkste krachtlijnen daarvan? Hoever staat u ermee?

Ik zie dat mijn laatste vraag ook terugkomt bij de heer Bothuyne. Hoe ver staat u met het voorstel van decreet over de vergroening van de verkeersfiscaliteit? Daar weten we ondertussen al iets meer van. Wat zijn daar de belangrijkste krachtlijnen van? Deze vraag is opgesteld op een moment dat we nog niet wisten wat er uit de bus ging komen en wat deze regering tevoorschijn ging toveren. Collega Bothuyne stelt die vraag ook, dus graag uw antwoord.

Robrecht Bothuyne (CD&V): Minister, ik heb deze vraag enkele weken geleden ingediend. Er is ondertussen een conceptnota voorgelegd aan de Vlaamse Regering. Het actieplan vloeit daaruit voort. Er zijn ook een aantal principiële beslissingen genomen over de vergroening van het wagenpark met de ondersteuning voor de aankoop van een elektrische wagen.

Er blijven echter nog een aantal vragen open omdat de conceptnota nog verdere uitwerking behoeft. We kunnen wel achter een heel aantal zaken staan die in de conceptnota vervat zijn. Er is niet alleen aandacht voor elektriciteit als motor, maar ook voor alternatieve brandstoffen zoals cng en lng. Ook de walstroom is positief, maar behoeft nog concrete uitwerking. Er blijven dus vragen open, niet alleen over de concrete uitwerking maar ook over de totstandkoming. In een vorige commissievergadering sprak u over het overleg met FEDERAUTO en FEBIAC. Op basis van de conceptnota is voor mij niet duidelijk met wie is overlegd en wie er betrokken wordt bij de uitvoering van het beleid. In Nederland is er een E-team met alle mogelijke betrokkenen die de ontwikkeling van het

elektrisch mobiliteitsbeleid mee vormgeeft. Het zou goed zijn om dat idee ook in Vlaanderen te gebruiken.

Er zijn ambitieuze doelstellingen met betrekking tot het aandeel van elektrische voertuigen en het aantal voertuigen op aardgas. Hoe deze doelstellingen zijn bepaald en op welke aannames ze zijn gestoeld, is niet duidelijk.

Voor het opmaken en uitvoeren van het actieplan is een budget nodig. Ook daar blijven dingen onduidelijk.

Welke actoren werden betrokken bij de opmaak van dit actieplan en zullen in een latere fase bij de uitvoering en opvolging van het actieplan betrokken worden? Op welke manier zijn de doelstellingen voor het aantal elektrische wagens en het aantal wagens op aardgas bepaald? Welke parameters worden gehanteerd? Hoe zult u de acties financieren? Hoe ziet de verdere timing tot de opmaak van het actieplan eruit? Welke acties zult u op welk moment ondernemen? Hoe wordt dit ingepast in het nationale actieplan dat we moeten overmaken aan Europa?

De voorzitter: Minister Turtelboom heeft het woord.

Minister Annemie Turtelboom: Dames en heren, alle relevante belanghebbenden zijn betrokken bij de opmaak van de conceptnota en zullen nadien ook betrokken worden bij uitwerking van het actieplan: de autoconstructeurs, de brede autosector, de federaties, de laadpaal- en tankexploitanten, de netbeheerders, de adviesraden, de milieubeweging, de kennisinstellingen, de lokale overheden die belangrijk zijn voor de concessies voor laadpalen, andere beleidsdomeinen van de Vlaamse overheid, de betrokkenen bij de proeftuin Elektrische Voertuigen enzovoort. Op het eerste stakeholdersoverleg waren een twintigtal aanwezigen, op het tweede meer dan veertig aanwezigen. Om ambitieuze doelstellingen te realiseren, heb je een breed draagvlak nodig. Daarnaast wordt ook overleg gevoerd met de andere gewesten en de federale overheid en in het kader van de Benelux Unie met Nederland en het Groothertogdom Luxemburg. Voor onze grensstreken is dit zeker belangrijk.

Op 18 september werd de conceptnota 'Clean Power for Transport' door de Vlaamse Regering goedgekeurd. Aan de bevoegde minister wordt gevraagd om deze nota voor advies voor te leggen aan de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen (SERV), de Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA) en de Minaraad om vervolgens een definitief Vlaams actieplan uit te werken. Dit zal voortbouwen op de conceptnota en zal de input van de strategische adviesraden mee verwerken. Ik denk dat dit gepland is voor eind dit jaar.

De doelstellingen werden gebaseerd op meerdere bronnen: een potentieelstudie van de VUB, de doelstellingen van andere Europese lidstaten rondom ons, het impactassessment dat door de Europese Commissie werd uitgevoerd bij de voorbereiding van de richtlijn, de Europese uitstootnormen en inschattingen uit de sector.

Er zal een inschatting van het budget worden gemaakt bij de uitwerking van het actieplan. Voor de premie voor elektrische wagens werd in de begrotingsopmaak 2016 in een budget van 5 miljoen euro voorzien. Dat is een gesloten enveloppe die degressief zal worden gebruikt. We merken dat de technologische evolutie op de markt bijzonder snel gaat. Het is dan van belang om kort op de bal te spelen. De premie is bedoeld om de early believers een push te geven. Er is het debat van de kip en het ei: beginnen we met de laadpalen of met de wagens? Als er een kritisch aantal wagens op de markt is, dan kan de laadinfrastructuur volgens vraag en aanbod privé functioneren. Dat is de reden waarom de premie beperkt is in de tijd en het budget elk jaar afneemt.

Het actieplan zal worden afgewerkt na advies van de strategische adviesraden. De meest dringende acties hebben betrekking op de werkpakketten Coördinatie,

Infrastructuur, Financiën, Communicatie en Lokale Overheden. Er wordt op dit moment een financiële inschatting gemaakt van de nodige budgetten. Deze zal ter voorbereiding van de beslissing over het actieplan worden voorgelegd aan de Inspectie van Financiën, die dan uiteraard ook een advies zal moeten geven.

Zoals aangekondigd in de conceptnota worden kansen geboden aan voer- en vaartuigen op aardgas en aan walstroom om door te groeien. Bij de acties is onder meer sprake van het uitbouwen en uniformiseren van de infrastructuur voor walstroom en van de mogelijkheden van clean power bij aanpassingen aan de binnenvaartvloot.

In het actieplan zal hier uitvoerig op worden ingegaan. Als we bijvoorbeeld werken aan de vergroening van de verkeersfiscaliteit, is dat voor personenwagens, maar wat dan met het vrachtvervoer en de binnenscheepvaart? Je moet alles aanpakken. Als je alles aan alles koppelt, is de ervaring dat je niets doet en nergens vooruitgang maakt. Ik besef heel goed dat de stappen die we zetten, altijd deelgebieden zijn en dat onze energieprijzen, -leningen en -pact een geheel is.

Voor de belasting op inverkeersstelling (BIV) werken we verder met de bestaande parameters. Alleen zullen we de lucht- of vervuilingcomponent verzwaren en zullen we de luchtterm aanpassen. We werken ook op de CO₂-norm. We werken dus op de twee parameters, zowel fijn stof als CO₂, maar we werken verder op de bestaande formule zoals die is uitgewerkt.

Daarnaast zullen we voor de eerste keer de jaarlijkse verkeersbelasting (VKB) vergroenen. Vandaag is die alleen gebaseerd op fiscale paardenkracht. Ook daar zullen we de componenten CO₂ en fijn stof aan toevoegen om ervoor te zorgen dat we niet alleen stimulerend werken bij de aankoop van een wagen, maar ook bij de verkeersfiscaliteit nadien.

De artikels die vandaag in de krant staan, zijn zeer partieel. Op basis daarvan kun je geen enkel logisch besluit nemen. De BIV en de verkeersbelasting hangen samen.

Wat de leasingvoertuigen betreft, is er in de marge van andere vergaderingen al vaak overleg geweest. Ik heb dat ook gezegd in de plenaire vergadering twee weken geleden. En we gaan ook verder. Gisteren werd in commissie Financiën en Begroting gezegd dat als we de VKB overnemen, Wallonië het drie of vier jaar later ook doet. Als we de registratie- en erfbelasting overnemen, doet Wallonië dat enkele jaren later ook. Voor de vergroening van de verkeersfiscaliteit stonden ze in het gesprek dat ik enkele maanden geleden heb gehad nog nergens, maar het thema is zo dominant in de markt gezet dat ze nu ook werken aan een groene verkeersbelasting. Ik heb trouwens gemerkt dat ze schenkingsrechten voor onroerende goederen ook hebben verlaagd en zo voortgaan met een hervorming die we in Vlaanderen al doen.

We gaan verder met de leasingvoertuigen. Dat is 10 procent van de markt, maar het is geen optie om te wachten met de andere 90 procent tot het moment dat we met alles klaar zijn. We weten al veertien jaar dat we een samenwerkingsakkoord moeten hebben. We kunnen nog veertien jaar wachten, maar dan verliezen we kostbare tijd. Wordt dus vervolgd met het actieplan.

De voorzitter: Mevrouw Turan heeft het woord.

Güler Turan (sp.a): Minister, ik maakte me bij het lezen van uw conceptnota zorgen omdat u in de inleiding spreekt over toegankelijke laadpunten voor voertuigen op elektriciteit en tankpunten voor voertuigen op CNG in stedelijke, randstedelijke en andere dichtbevolkte gebieden. U hebt vandaag bijkomend belang gehecht aan vaartuigen. Vergroening moet niet alleen op de baan, maar ook op onze wateren worden voortgezet. Die walstroompunten zijn heel belangrijk voor de sector. Hoeveel verbranding die realiseren, is in de sector wel geweten.

U bent bij het stakeholdersoverleg vrij breed gegaan. Op de eerste bijeenkomst waren er twintig, op de tweede waren er al meer dan veertig. In hoeverre zijn de havenbesturen daarbij betrokken? Vanuit de stad zijn ze daarbij betrokken, maar zijn ze daar ook rechtstreeks bij betrokken? Om de nodige infrastructuur te plannen, zijn er verschillende mogelijkheden die u in uw actieplan mee kunt opnemen. U kunt overwegen om de havens te verplichten een minimaal aanbod aan walstroomleveringspunten en tankfaciliteiten voor CNG en LNG te ontwikkelen. Door zo'n niche aan te pakken, kunt u eigenlijk al veel vervuiling en verbranding wegnemen.

In de conceptnota lees ik ook dat de uitvoering gecoördineerd beleid zal vergen – uiteraard – waarbij de bevoegde beleidsvelden al dan niet samen de concrete initiatieven zullen initiëren. Was u op de hoogte van het feit dat minister Weyts de cofinanciering voor investeringsbijdragen van 20 procent voor de haveninfrastructuur ondertussen heeft afgeschaft? Ging u daarmee akkoord? Ziet u daarin een mogelijkheid om de subsidies voor haveninfrastructuur aan te passen en te gebruiken in transformatie naar schone energie voor het vervoer? Is dat in overleg met u gebeurd? Hebt u dat zien aankomen? Was dat geen opportuniteit om uw instrumentarium zo te ontwikkelen? Dit zijn enkele vragen over de vergroening van de verkeersfiscaliteit. Mijn fractievoorzitter zit hier ook. Hij kan daar veel gericht en gepaster op ingaan.

Robrecht Bothuynne (CD&V): Minister, dit is duidelijk een work in progress. De verkeersfiscaliteit is in hervorming. Er is de premie. Het is belangrijk om het budget goed te monitoren en goed te communiceren waarover het wel en niet gaat. We willen geen nieuwe bubbel.

Ik hoorde u spreken over de collega's uit Wallonië. Al die acties passen in een nationaal actieplan dat we aan Europa moeten voorleggen. Ik hoop dat dat enigszins gecoördineerd verloopt. Het gaat verder dan alleen de verkeersfiscaliteit. Het gaat ook over wat we opleggen aan netbeheerders en lokale besturen.

Ik hoop dat er enige coördinatie kan zijn tussen de drie gewesten. Op dat vlak lijkt het mij belangrijk, zoals u nu al doet, alle betrokkenen te blijven betrekken: TRAXIO, FEBIAC en anderen. *(Opmerkingen)*

Ze kunnen een nuttige rol spelen bij de ontwikkeling en uitvoering van het actieplan. Ik hoop dat u dat ter harte neemt.

De voorzitter: De heer Danen heeft het woord.

Johan Danen (Groen): We kunnen ons vinden in de doelstelling, maar ik wil aandacht vragen voor het volgende. Als we willen dat de gewone vervoersgebruikers, mensen die een auto willen kopen, de kans krijgen om een cng- of elektrische wagen te kopen, dan moeten ze makkelijk hun weg vinden. Momenteel is de standaard nog altijd benzine of diesel, zolang het nog duurt. Ik heb niet onmiddellijk een concrete oplossing daarvoor.

Wie vandaag een auto gaat kopen in een garage, krijgt nooit het voorstel om een cng- of elektrische auto te kopen. Die optie wordt nauwelijks voorgesteld. Ik weet wel dat u niemand daartoe kunt verplichten, minister. Ik zou wel willen zoeken naar instrumenten. Op een of andere manier moeten we een sensibiliseringsactie opzetten, maar die moet ook werken. We moeten niet alleen de happy few bereiken, maar brede lagen van de bevolking. Per 1 januari wilt u fiscale stimuli op de markt zetten. Misschien is dat het moment om een maatregel klaar te hebben.

De voorzitter: Minister Turtelboom heeft het woord.

Minister Annemie Turtelboom: Dat is de bedoeling van de vergroening van de verkeersfiscaliteit: om te sturen en zeker om te sturen weg van de vervuilende

brandstoffen en naar properder alternatieven, de transitie dus. De echt zuivere doelstellingen zijn vandaag vaak financieel nog niet haalbaar. We moeten echt nadenken over het bestraffen van vervuiling. We moeten een keuze maken. We kunnen niet én bestraffen én de belasting verhogen. Dat is een duidelijke keuze die ik maak. Dat is een keuze tussen geld en groen. Dan is voor mij de keuze voor groen snel gemaakt.

Als iemand een wagen koopt, moet hij duidelijk gestuurd worden naar het meest groene alternatief dat voor hem haalbaar is vandaag. We kunnen niet als doelstelling formuleren dat iedereen met een soort wagen rijdt die 10 of 15 procent duurder is in aankoop. Daarom zijn er de premies voor de 'early believers' om die markt op gang te trekken. We merken dat dit in de buurlanden bijzonder goed werkt. We merken vooral dat de sturing via de verkeersfiscaliteit een grote milieu-impact heeft. Als we de kaart van Vlaanderen op het vlak van fijn stof zien, is de keuze tussen geld en groen gemakkelijk gemaakt.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Joris Vandenbroucke aan Annemie Turtelboom, viceminister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Begroting, Financiën en Energie, over het wijzigen van de organisatie- en aandeelhoudersstructuur van de Eandis-groep – 2940 (2014-2015)

VRAAG OM UITLEG van Johan Danen aan Annemie Turtelboom, viceminister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Begroting, Financiën en Energie, over de toekomst van het distributienetbeheer (DNB) – 89 (2015-2016)

Voorzitter: de heer Robrecht Bothuyne

De voorzitter: De heer Vandenbroucke heeft het woord.

Joris Vandenbroucke (sp.a): Voorzitter, minister, de vraag is al een tijd geleden ingediend. Op dat moment bogen de raden van bestuur binnen Eandis zich over de wijziging van de organisatie- en aandeelhoudersstructuur. Drie beslissingen lagen of liggen op tafel: de fusie van de bestaande distributienetbeheerders (DNB's) binnen de Eandisgroep vanaf januari 2016, de invoering van een eenvormig tarief in 2019 en het aandeelhouderschap van de groep, meer bepaald over de introductie van een privépartner.

Over deze laatste beslissing, wil ik u ondervragen, minister. De Eandisgroep is op zoek naar zwaar kapitaal, ze wensen hun eigen vermogen te versterken door het aantrekken van een private of andere speler. Wie zal zoiets doen? Aan welke criteria deze private partner moet voldoen, is onduidelijk. Dat baart me zorgen omdat het distributienetbeheer een grote rol speelt, zowel inzake sociaal energiebeleid als inzake de transitie naar een duurzaam energielandschap.

Bovendien vormt het Vlaams distributienet een zogenaamd natuurlijk monopolie, waardoor geen winstmotieven mogen meespelen bij het beheer. Een eventuele partner mag niet alleen op korte termijn denken en streven naar quick wins, maar moet oog hebben voor de lange termijn en geen buitensporige rendementen nastreven.

Minister, is de Vlaamse overheid bereid zelf – of binnen een consortium met andere publieke of institutionele beleggers – toe te treden tot de aandeelhoudersstructuur van de gefusioneerde Eandisgroep? Is de Vlaamse Regering bereid de schuld van de lokale overheden te verlichten, waardoor zij in de mogelijkheid worden gesteld sterker te participeren, eventueel binnen een consortium met andere publieke of institutionele beleggers?

De voorzitter: De heer Danen heeft het woord.

Johan Danen (Groen): Het distributienetbeheer staat voor grote uitdagingen, de heer Vandenbroucke heeft dat al toegelicht. Electrabel stapte vorig jaar uit het kapitaal van de intercommunales. Aan de gemeenten die met de DNB Eandis werken, worden nu een aantal beslissingen voorgelegd, met name de fusie van de bestaande DNB's binnen de Eandisgroep vanaf 2016, een uniform tarief op termijn en intrede van private partner.

De fusie van de DNB's en het uniforme tarief vinden wij zeker een goede zaak. Toch missen we een grondig debat op Vlaams niveau op basis van onderbouwde studies over het toekomstig beheer van de distributienetten. We verwijzen hierbij naar het decreet dat Groen in de vorige legislatuur heeft ingediend met het voorstel om een Vlaams energiedistributienetbedrijf te ontwikkelen. Zowel de VREG als de SERV hebben hierover een advies gegeven, waarbij ze er allebei voor pleiten om verschillende beleidsopties te analyseren om na te gaan welke structuur het best in staat zal zijn om de uitdagingen aan te gaan waar het distributienet vandaag voor staat en dit in het licht van de belangrijke maatschappelijke opdracht van het distributienet, de belangrijke investeringen die zullen moeten gebeuren en de rol die de netten spelen in het kader van de energietransitie.

Werden de verschillende mogelijke opties voor het distributienetbeheer in kaart gebracht en met elkaar vergeleken qua voor- en nadelen, ook op basis van buitenlandse voorbeelden? Is de Vlaamse overheid bereid om hierover een diepgaand debat te voeren op basis van grondige studies, zodat op een meer onderbouwde manier kan worden beslist over de toekomstige structuur?

Overweegt de Vlaamse overheid om ook zelf mee te stappen in het kapitaal en de structuur van de distributienetbeheerders, zodat het distributienet maximaal in openbare handen kan blijven en de maatschappelijke opdracht zo efficiënt mogelijk wordt vervuld en wordt vermeden dat bepaalde tarieven verder stijgen omwille van de winstverwachtingen die door een privépartner zouden kunnen worden gesteld? Overweegt de Vlaamse overheid om te evolueren naar een gecentraliseerde distributienetbeheerder voor Vlaanderen, al dan niet in de vorm van een extern verzelfstandigd agentschap (EVA)? Indien niet, waarom kiest u daar niet voor?

De voorzitter: Minister Turtelboom heeft het woord.

Minister Annemie Turtelboom: De Vlaamse distributienetbeheerders voor elektriciteit en aardgas hebben het statuut van intergemeentelijk samenwerkingsverband. Het Vlaams regeerakkoord bepaalt, in de paragraaf over de evaluatie van het decreet Intergemeentelijke Samenwerking, het volgende: "Daarbij krijgen de gemeenten onder meer de mogelijkheid om, met respect voor de Europese regelgeving ter zake, met een private partner in intergemeentelijk verband samen te werken in de sectoren afval en energiedistributie (inzake energie met uitzondering van producenten en leveranciers). De in het huidige decreet opgenomen beperkingen op de doelstellingen zullen versoepeld worden."

De beleidsnota Binnenlands Bestuur en Stedenbeleid van minister Homans bouwt hierop voort en stelt dat deze wijzigingen in 2015 aan de Vlaamse Regering en het Vlaams Parlement zullen worden voorgelegd, wat dus met de goedkeuring door de Vlaamse Regering van het ontwerpdecreet wordt uitgevoerd. De Vlaamse Regering keurde op 17 juli 2015 een voorontwerp van decreet goed dat de verplichting om voor 100 procent publiek te zijn, wil schrappen wat de distributienetbeheerders en de afvalintercommunales betreft. Dat werd ook zo opgenomen in het Vlaams regeerakkoord.

In de sector energiedistributie zal het in de toekomst toegelaten zijn dat private partners aandelen bezitten, maar we zullen uiteraard een aantal belangrijke

voorwaarden inbouwen: de private deelnemers mogen geen controlerende of blokkerende macht kunnen uitoefenen in een intergemeentelijk samenwerkingsverband, de private deelnemers kunnen geen beslissende invloed uitoefenen op de vereniging, en in de intergemeentelijke samenwerkingsverbanden actief in de sector van de energiedistributie mag de eventueel deelnemende privaatrechtelijke persoon geen belangen hebben in de deelsectoren energieproductie en energielevering.

Het voorontwerp van decreet werd voor advies voorgelegd aan de SERV en de Raad van State. Voor de discussie over dit voorontwerp van decreet verwijs ik naar minister Homans en de bespreking van het decreet in het Vlaams Parlement.

De Vlaamse overheid overweegt momenteel niet om ook zelf mee te stappen in het kapitaal en de structuur van de distributienetbeheerders. Er kan namelijk niet worden gesteld dat een privépartner enkel oog zou hebben voor de quick wins. Er is namelijk ook bepaald dat de privépartner geen doorslaggevende stem heeft. Hij moet ervoor zorgen met de distributienetbeheerder dat de maatschappelijke opdracht op een zo efficiënt mogelijke manier vervuld wordt. Bovendien is er nog steeds de controle van de VREG op de distributienetbeheerdertarieven.

De evolutie naar een gecentraliseerde distributienetbeheerder voor Vlaanderen, in welke vorm dan ook, is niet aan de orde.

De vraag of de Vlaamse Regering bereid is de schuld van de lokale overheden te verlichten, waardoor ze nog meer zouden participeren, is niet aan de orde, aangezien net de omgekeerde beweging opgezet is, namelijk een sterke privépartner binnenbrengen in de organisatie van een gemengde distributienetbeheerder.

De voorzitter: De heer Vandenbroucke heeft het woord.

Joris Vandenbroucke (sp.a): Minister, ik dank u voor uw antwoord. U beschrijft wat we allemaal al weten. De vraag is natuurlijk wat voor een partner er aan boord wordt gehesen. De ene privépartner is de andere niet. U hebt een aantal voorwaarden opgesomd. Dat zijn inderdaad minimale voorwaarden.

Voor de sp.a-fractie is en blijft in de transitie naar een duurzame en decentrale energievoorziening de publieke hand zeer belangrijk, al is het maar omdat de energiedistributie-infrastructuur vandaag grotendeels is gefinancierd met publieke middelen en een veel langere economische levensduur heeft dan de boekhoudkundige. De eventuele 'windfall profits' die daaruit kunnen vallen, moeten ten goede blijven komen van het algemene belang. Dat is ons standpunt.

We zullen zien wanneer de regering komt met een versoepeling van het decreet waarvan sprake, welke evolutie zich binnen Eandis nog zal aftekenen en welke partners zich zullen aandienen. Wat ons betreft is het duidelijk aan welke voorwaarden die zouden moeten voldoen.

De voorzitter: De heer Danen heeft het woord.

Johan Danen (Groen): U zet de deur open om private partners te laten deelnemen, maar ze mogen geen doorslaggevende stem hebben. Wat definieert u als een doorslaggevende stem? Bent u gevat door een Europese verordening die maakt dat u verplicht bent om partners toe te laten of is het een keuze van de Vlaamse Regering zelf?

De voorzitter: De heer Lantmeeters heeft het woord.

Jos Lantmeeters (N-VA): Ik heb met aandacht geluisterd naar uw vraag, mijnheer Vandenbroucke. Er is een duidelijk verschil in visie dat we altijd hebben. We wilden die samenwerkingsverbanden geven aan het gemeentelijk niveau. Ik

vraag om daar ook vertrouwen in te hebben. Dus laat het op het gemeentelijk niveau, waar het op dit ogenblik wordt beslist, ook de fusies die eraan komen. Dit stoort me af en toe, niet van u persoonlijk. Het zijn toch ook uw vertegenwoordigers in die distributienetbeheerders ter plaatse die er altijd mee akkoord zijn gegaan.

Het zijn ook uw vertegenwoordigers die mee zullen spreken over wie die privé-partner zal zijn. Ik denk dat we daar vertrouwen in moeten hebben. Ik begrijp uw bekommernis. We spreken hier over gemeenschapsgeld, en dat moet goed worden beheerd. Daarmee ben ik het helemaal eens, vanzelfsprekend. Het mag echter ook niet alleen aan de politiek liggen, want wij weten ook niet alles, politici weten ook niet alles. In het kader van corporate governance is het heel dikwijls wel nodig dat er een privépartner bijkomt, want die mensen hebben wat meer knowhow. Als we dus vertrouwen hebben in die privépartner, als we vertrouwen hebben in het gemeentelijke niveau, en de Vlaamse Regering zet daar een grens op, namelijk dat men niet meer dan 49 procent van het kapitaal mag hebben, dat men geen zeggenschap of geen blokkeringsminderheid mag hebben, dan is dat voldoende voor ons. Ik denk dat we er enig vertrouwen in mogen hebben dat het op die manier allemaal wel goed zal komen. Als u er zich zorgen over maakt dat iemand voor quick wins gaat, dan zijn het de lokale vertegenwoordigers die er zorg voor zullen dragen dat dat niet het geval zal zijn.

De voorzitter: De heer Schiltz heeft het woord.

Willem-Frederik Schiltz (Open Vld): Collega's, in de energiesector zijn er al een aantal bewegingen in die richting gemaakt. Ik denk ook aan de zeer succesvolle beursgang van Fluxys, ook een monopolistische netbeheerder. Een aantal institutionele beleggers hebben daar spontaan op ingetekend omwille van de voorwaarden: nooit meer dan een meerderheidsstelsel en dergelijke meer. Bovendien is het een bedrijf dat met investeringen op lange termijn werkt. Dat is terecht aangehaald. De afschrijvingstermijnen zijn zeer lang. Dat geldt echter ook voor de instap in het kapitaal. Als die investeringskalenders vastliggen, dan moet dat geld daarin worden gepompt, vooraleer men winsten begint te genereren. Dat is zeker en vast geen structuur die daarvoor gevaar oplevert. Integendeel, het lijkt ons dat de injectie van vers kapitaal en ook expertise van buitenaf, uit de bedrijfswereld, in iets dat state-governed is, er net voor kan zorgen dat die bedrijven op een performante en moderne manier worden gemanaged en kunnen worden geïnspireerd of versterkt. Het lijkt me dus een zeer goede zaak dat er meer privékapitaal in de netbeheerders zou kunnen komen, en het lijkt me absoluut niet nodig dat de Vlaamse overheid zelf aandeelhouder zou worden in de netbeheerder. Ze heeft een regelgevend kader, legt een aantal dienstverplichtingen op, kijkt toe op de beleidsrichtsnoeren, of op de richtsnoeren inzake tarifiering, tenminste. Daarmee lijkt er me voldoende garantie te zijn.

Robrecht Bothuyne (CD&V): Ik sluit me aan bij de collega's van de meerderheid met betrekking tot het idee van een private minderheidsaandeelhouder in de Vlaamse distributienetbeheerder. Ik denk dat de Vlaamse Regering een aantal juiste keuzes maakt en ook een aantal grendels inbouwt, waarbij de positie van lokale besturen als belangrijke en dominante factor in het distributienetbeheer ook wordt gevrijwaard. Daar staan we dus ten volle achter.

Mijnheer Vandenbroucke, ten gronde verwondert me een klein beetje dat u hier deze vragen stelt. In het bestuur van Eandis is uw partij heel nadrukkelijk vertegenwoordigd. Ik denk dat de burgemeester van Leuven ondervoorzitter is. Sven Taeldeman is een bestuurder die uit uw stad komt en mee achter deze keuze staat. Het lijkt me dus wat raar dat uw fractie daar op Vlaams niveau vragen bij heeft, terwijl uw eigen partij op lokaal niveau mee dezelfde keuzes maakt als deze Vlaamse meerderheid.

De voorzitter: Minister Turtelboom heeft het woord.

Minister Annemie Turtelboom: We maken inderdaad een aantal logische keuzes om privékapitaal in te brengen, maar bouwen ook een aantal voorwaarden in. Het blijft immers uiteraard een publieke dienstverlening. Daarom kunnen ze nooit een bepalende stem hebben, gaat het om een minderheid enzovoort. Men mag zelf geen banden hebben met de energiemarkt van de productie of de leveranciers. Op die manier zorgen we er dus voor dat het echt een kapitaalsondersteuning is. Ik sluit me echter ook aan bij wat leden hier hebben gezegd: dit is, denk ik, doorgesproken met alle politieke partijen die er zijn. Ik zou dus toch wel opletten dat u uzelf daar niet opnieuw tegenkomt.

De voorzitter: De heer Vandenbroucke heeft het woord.

Joris Vandenbroucke (sp.a): U hebt me niet horen betwisten dat deze operatie gebeurt. Die beslissing wordt inderdaad op dit moment genomen binnen de Eandis-groep. Ik weet wel pertinent zeker dat ook de vertegenwoordigers van mijn partij de opmerking hebben gemaakt dat het openstellen van kapitaal het liefst niet mag uitsluiten dat bijvoorbeeld Vlaanderen zelf intreedt in het kapitaal of dat het aandeel van de gemeenten, waarin we zeer veel vertrouwen hebben, collega Lantmeeters, zou worden versterkt. Ik denk dus dat ik mezelf helemaal niet tegenkom. Ik geef uiting aan een bekommernis en ik vind dat dit absoluut op zijn plaats is, gelet op het feit dat wij toch de decreetgever zijn in dezen.

Robrecht Bothuyne (CD&V): Het is goed dat u de partijlijn nog eens verduidelijkt.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Jos Lantmeeters aan Annemie Turtelboom, vice-minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Begroting, Financiën en Energie, over de opvolging van de conceptnota Fast Lane voor windenergie – 55 (2015-2016)

Voorzitter: de heer Robrecht Bothuyne

De voorzitter: De heer Lantmeeters heeft het woord.

Jos Lantmeeters (N-VA): Voorzitter, minister, geachte leden, op vrijdag 20 maart heeft de regering de conceptnota Fast Lane voor windenergie goedgekeurd. In die conceptnota wordt terecht gesteld dat het vinden van een geschikte locatie een groot struikelblok is voor bijkomende windenergieprojecten in Vlaanderen. Men stelt voor om een 'fast lane' uit te werken om de plaatsing van bijkomend windenergievermogen te versnellen. Energielandschappen kunnen verschillende vormen aannemen enzovoort. U kent dat wel.

In deze conceptnota staat onder meer: "De door de werkgroep gedragen kaarten met windturbinezones volgens diverse ambitieniveaus moeten samen met een toelichting van de gehanteerde randvoorwaarden en eventuele wegingsfactoren, zo snel mogelijk worden meegedeeld aan de Vlaamse regering. Uiterlijk tegen de zomer 2015 dienen de eerste resultaten beschikbaar te zijn. In het najaar van 2015 dient de ganse oefening te zijn afgerond." Minister, op 1 april hebben we in deze commissie al uitgebreid gedebatteerd over die conceptnota, maar ik zou u nog enkele vragen willen stellen.

Wat zijn de bevindingen van de werkgroep, en hoe evalueert u die? Wat zijn de decretale pijnpunten die reeds in kaart zijn gebracht? Wat zijn de bevindingen van de juridische werkgroep over het tenderingproces? Maakt tendering een kans in Vlaanderen, of zijn er juridische aspecten die dat proces bemoeilijken?

Ten slotte, volgens de sector zijn niet noodzakelijk windturbines met grotere wieken, maar hogere windturbines de toekomst. Wordt bijgevolg in de conceptnota Fast Lane voldoende met die ontwikkelingen rekening gehouden?

De voorzitter: Minister Turtelboom heeft het woord.

Minister Annemie Turtelboom: De conceptnota Fast Lane wordt momenteel door verschillende werkgroepen verder concreet uitgewerkt. Een kerngroep bestaande uit het Vlaams Energieagentschap (VEA), het Departement Leefmilieu, Natuur en Energie (LNE) en Ruimte Vlaanderen, stelde daartoe een startnota met een plan van aanpak op. De centrale vraag is welke consequenties zijn verbonden aan de steeds toenemende ambitieniveaus voor windenergie op land.

Om die vraag effectief en efficiënt te kunnen beantwoorden, is al gestart met de ontwikkeling van een aantal specifieke tools. Het gaat enerzijds om een centrale databank voor de vergunningen van windturbines en anderzijds om de ontwikkeling van GIS-instrumenten voor beleid- en scenarioanalyse. De ontwikkeling van deze tools wordt via interne en externe opdrachten gerealiseerd en de eerste versies zullen normaliter in het voorjaar van 2016 kunnen worden getest en vervolgens verder worden verfijnd. De te ontwikkelen tools voor de kwalitatieve en kwantitatieve analyse van de potentiële inplantingsplaatsen zullen voldoende flexibel zijn om verschillende technische parameters, waaronder verschillende types windturbines, te modelleren.

Inmiddels is wel al gestart met de analyse van de situatie 'as is', met name wat het huidige beleid en de huidige juridische omkadering kwalitatief en kwantitatief hebben opgeleverd aan windturbines op land. In eerste instantie werden de reeds operationele windturbines in kaart gebracht. Hieruit blijkt dat de huidige rondzendbrief heel goed wordt opgevolgd. Een tweede belangrijke analyse is een analyse van de stedenbouwkundig vergunde, maar nog niet gebouwde turbines. Uit de analyse bleek dat meer dan 1000 megawatt aan windturbines stedenbouwkundig vergund is, maar niet gebouwd. Eventuele beroepsprocedures en de status van de milieuvergunningen worden in dit cijfer evenwel nog niet meegerekend. Uit een analyse van deze gegevens blijkt wel dat het volgens de principes van de geldende omzendbrief om ruimtelijk geschikte plaatsen gaat. De werkgroep bestudeert verder hoe we de knelpunten kunnen aanpakken.

Ook de stedenbouwkundige weigeringen worden geanalyseerd. Uit de eerste analyses blijkt dat stedenbouwkundige vergunningen niet zozeer worden geweigerd omdat er geen geschikte plaats is, maar eerder door een ruimtelijk niet-optimale invulling. Op basis van de huidige eerste analyses blijkt dus dat een versnelling voor windturbines op vlak van stedenbouwkundige vergunningen voornamelijk op instrumenteel vlak moet worden bekeken. De juridische werkgroep buigt zich hierover. Tegen het einde van dit jaar zullen de eerste resultaten beschikbaar zijn.

Ook is de tenderingstudie gestart. Tegen eind dit jaar mogen de eerste resultaten worden verwacht. Het is de bedoeling dat die studie specifiek de wenselijkheid en werkbaarheid van dit instrument in de Vlaamse context onderzoekt.

Uiteraard zal voldoende rekening worden gehouden met de technologische evoluties. Nu zijn er inderdaad zeer hoge windmolens. Steeds meer komen middelgrote windmolens op. We gaan daarbij steeds na of de steun die we eventueel geven, in verhouding staat tot de opgewekte energie en of het kostenefficiënt genoeg is. Dat is immers vandaag het probleem met de kleinere windmolens. Er is iets voor te zeggen om die ook steun te geven omdat ze op andere plaatsen kunnen worden ingeplant, waar momenteel geen windmolens kunnen worden geplaatst. Alleen is de kostprijs vrij hoog. Hierdoor bestaat het gevaar dat wordt gestart met een subsidiëring die gewoonweg niet kostenefficiënt is. Daarop kijken we als Vlaamse overheid nauwgezet toe.

De voorzitter: De heer Lantmeeters heeft het woord.

Jos Lantmeeters (N-VA): Om in een land iets te verwezenlijken is in de eerste plaats een idee nodig. Dat idee is er. Vervolgens zijn er de juridische gevolgen. Daarover ging mijn vraag. Die leveren soms problemen op. Een derde probleem is dat we in de praktijk vaak worden tegengewerkt door zaken die we liever niet zien.

De minister stelt in haar antwoord dat 1000 megawatt aan capaciteit klaar staat. Heel wat projecten worden tegengehouden door procedures. De juridische commissie buigt zich wel over dat probleem. We moeten echter eens grondig nagaan hoe lang de problemen aanslepen bij de Raad voor Vergunningsbetwistingen. Inmiddels is een gedeeltelijke oplossing gevonden door de verhoging van het aantal mensen die een beslissing nemen. Toch is hier werk aan de winkel. We mogen zoveel goede ideeën hebben als we willen en de techniek mag ons bijstaan, maar zolang de problemen in dat rechtscollege blijven aanslepen, zullen we niet ver opschieten.

Vandaar ook mijn vraag over de hogere windturbines. Hoe hoger de turbines, hoe meer stedenbouwkundige weigeringen er zullen zijn, vrees ik. Die weigeringen zijn mijns inziens vooral gebaseerd op het feit dat veel mensen menen dat ze hinder ondervinden van de windmolens, terwijl de eigenlijke reden is dat ze die niet graag zien. Hoe meer stedenbouwkundige weigeringen, hoe meer procedures voor de Raad voor Vergunningsbetwistingen. Hebt u een idee van de gemiddelde doorlooptijd bij de Raad voor Vergunningsbetwistingen van een betwisting inzake windturbines of andere investeringen in groene energie?

Minister Annemie Turtelboom: Veel te lang.

Jos Lantmeeters (N-VA): Ik ben het met u eens. Als u me het antwoord nu niet kunt meedelen, kunt u me het altijd schriftelijk meedelen.

Ik roep nogmaals op dat de juridische commissie voor dit probleem een oplossing zoekt.

De voorzitter: De heer Danen heeft het woord.

Johan Danen (Groen): Deze thematiek houdt ons ook erg bezig. Minister, u had gezegd tegen de zomer resultaten te hebben en tegen het einde van het jaar het dossier rond te hebben, en dit bevestigt u nu.

We kennen de communicatie van de Vlaamse WindEnergie Associatie van einde september, begin oktober over de problemen waarnaar ook collega Lantmeeters verwijst. Ik had graag vernomen of ze juridisch beter beschermd zijn als u positieve zones zal aanduiden, wat maakt dat ze op die manier minder onderhevig zullen zijn aan langdurige procedures, wat toch een van de heikele elementen in deze problematiek is.

De voorzitter: Minister Turtelboom heeft het woord.

Minister Annemie Turtelboom: Ik zuchtte daarnet omdat ik spontaan dacht: "Veel te lang."

Ik weet het niet. Ik zal eens informeren hoelang de dossiers blijven hangen. In informele gesprekken met de ontwikkelaars verneem ik dat ongeveer 80 procent van de dossiers in orde zijn. Ongetwijfeld zijn er bij de overige dossiers die niet kunnen worden vergund, maar het aanvoelen is dat het merendeel in aanmerking komt voor vergunning maar dat er alleen procedures tegen zijn. Dat is inderdaad jammer, want er zit een aanzienlijke capaciteit vast waarvoor nochtans ontwikkelaars zijn en wij een logisch steunmechanisme willen geven.

Onlangs werden drie extra personeelsleden aangeworven. Wij hebben de grote hoop dat op heel korte termijn de achterstand kan worden weggewerkt. Het is immers verloren tijd. Dat geldt trouwens niet alleen voor windmolens, want ook in andere dossiers zijn er meer dan genoeg voorbeelden.

De voorzitter: De heer Danen heeft het woord.

Johan Danen (Groen): Ik hoop dat de positieve zones juridisch beter afgedekt zijn.

De voorzitter: Minister Turtelboom heeft het woord.

Minister Annemie Turtelboom: Het ligt in de bedoeling de positieve zones beter af te bakenen en daarvoor eventueel een tenderingprocedure op te zetten, zodat de ontwikkeling zo snel mogelijk kan gebeuren, tegen een zo goed mogelijke prijs. We willen dus de omgekeerde redenering volgen en nagaan welke zones we kunnen afbakenen en waar we sneller kunnen ontwikkelen.

De voorzitter: De heer Lantmeeters heeft het woord.

Jos Lantmeeters (N-VA): Ik dank u, minister, voor uw antwoord. Ik ben veel wijzer geworden in verband met de stand van zaken en ben blij dat we die procedures bij de Raad voor Vergunningsbetwistingen kunnen onderzoeken.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.