



Vlaams
Parlement

ingediend op **1366** (2017-2018) – Nr. 2
8 juni 2018 (2017-2018)

Verslag

namens de Commissie voor Leefmilieu, Natuur, Ruimtelijke Ordening,
Energie en Dierenwelzijn
uitgebracht door Johan Danen

over de conceptnota voor nieuwe regelgeving

van Robrecht Bothuyne, Dirk de Kort, Lode Ceyssens, Martine Fournier,
Karin Brouwers en Tinne Rombouts

**betreffende een snellere vergroening
van vervoer door het stimuleren
van elektrische transportmiddelen**

Samenstelling van de Commissie voor Leefmilieu, Natuur, Ruimtelijke Ordening, Energie en Dierenwelzijn:

Voorzitter: Tinne Rombouts.

Vaste leden:

Piet De Bruyn, Andries Gryffroy, Bart Nevens, Axel Ronse, Ludo Van Campenhout, Wilfried Vandaele;
Robrecht Bothuyne, Lode Ceyssens, Tinne Rombouts, Valerie Taeldeman;
Gweny De Vroe, Lydia Peeters;
Rob Beenders, Bruno Tobback;
Johan Danen.

Plaatsvervangers:

Jelle Engelbosch, Sofie Joosen, Jos Lantmeeters, Jan Peumans, Grete Remen, Sabine Vermeulen;
Sonja Claes, Jos De Meyer, Bart Dochy, Orry Van de Wauwer;
Mathias De Clercq, Willem-Frederik Schiltz;
Bert Moyaers, Els Robeyns;
Elisabeth Meuleman.

Toegevoegde leden:

Stefaan Sintobin;
Hermes Sanctorum-Vandevoorde.

Documenten in het dossier:

1366 (2017-2018) – Nr. 1: Conceptnota voor nieuwe regelgeving

INHOUD

1. Toelichting door de indieners	4
2. Bespreking	7
Gebruikte afkortingen	13
Bijlage: zie dossierpagina op www.vlaamsparlement.be	

De Commissie voor Leefmilieu, Natuur, Ruimtelijke Ordening, Energie en Dierenwelzijn besprak op 28 maart 2018 de conceptnota voor nieuwe regelgeving van Robrecht Bothuyne, Dirk de Kort, Lode Ceyssens, Martine Fournier, Karin Brouwers en Tinne Rombouts betreffende een snellere vergroening van vervoer door het stimuleren van elektrische transportmiddelen (*Parl.St.* VI.Parl. 2017-18, nr. 1366/1).

De bij de toelichting gebruikte presentatie is terug te vinden op de [dossierpagina](#) van dit document op www.vlaamsparlement.be.

1. Toelichting door de indieners

Robrecht Bothuyne legt uit dat deze conceptnota de parlementaire discussie over elektrische mobiliteit op een hoger niveau wil tillen. Ondanks de doelstellingen en de acties die deze regering daarover heeft geformuleerd, loopt Vlaanderen nog altijd achterop, ten aanzien van de doelstellingen en ten aanzien van een aantal andere landen. De vraag naar elektrische mobiliteit stijgt. De producenten van elektrische voertuigen zetten grote stappen vooruit. Er is dus een groot potentieel, voor de economie, voor de mobiliteit, voor het klimaat en voor de luchtkwaliteit.

Deze nota focust op de elektrische mobiliteit, maar de indieners zijn zich ervan bewust dat er meerdere opties zijn om een vergroening van het transport te realiseren. Dit is dus geen nota tegen waterstof of cng.

Het transport is goed voor 35 procent van de uitstoot van broeikasgassen in Vlaanderen. Er is nog altijd een stijging, zowel relatief als in absolute cijfers.

Met het huidige Vlaamse beleid zal het niet lukken om de geplande reductie in de uitstoot van broeikasgassen door transport te realiseren tegen 2050. Ook voor de verbetering van de luchtkwaliteit zijn er extra inspanningen nodig in deze sector.

Vlaanderen wil een uitdoofscenario hanteren voor personenwagens met verbrandingsmotoren tegen 2050. De Klimaatresolutie vraagt dat er na 2035 geen personenwagens met verbrandingsmotor meer verkocht zouden worden binnen de Europese Unie. De Vlaamse Regering wil de verkoop van auto's met verbrandingsmotor halveren tegen 2030, conform de Europese doelstellingen. De realiteit is echter dat nog altijd maar 1,6 procent van het nieuwe wagenpark elektrisch is en dat slechts 0,4 procent van het nieuwe wagenpark volledig elektrisch is. Dat ligt een stuk lager dan de doelstellingen van het CPT-plan. Binnen de alternatieve aandrijving is elektriciteit nochtans de techniek die het meest marktrijp wordt geacht, meer dan waterstof. Er is dus nood aan een fast lane voor elektrisch vervoer.

Dirk de Kort herinnert aan het STOP-principe binnen het mobiliteitsbeleid: stappen, trappen, openbaar vervoer en personenwagens. Hij zou de elektrische mobiliteit daaraan willen toevoegen: het elektrisch fietsen, het elektrisch openbaar vervoer en de elektrische personenwagens. Men zou dus kunnen spreken van een STOEP-principe.

De fiets is sowieso een zero-emissievoertuig. De opkomst van de elektrische fiets heeft het mogelijk gemaakt om langere afstanden af te leggen en om een grotere doelgroep te bereiken. De elektrische fiets is immers niet alleen geschikt voor senioren, hij heeft ook een groot potentieel binnen het woon-werkverkeer. In heel Vlaanderen piekt de verkoop van elektrische fietsen. Er wordt meer en sneller gefietst. Het is dus nodig om de fietsinfrastructuur daaraan aan te passen. Het aanleggen van fietspaden in asfalt, van ongelijkgrondse kruisingen met het gemotoriseerde verkeer en van overdekte fietsenparkings aan de belangrijkste

knooppunten kan zorgen voor meer comfort, een grotere veiligheid en een groter gebruik van de fiets. De fiets speelt immers een belangrijke rol in het voor- en natransport van het openbaar vervoer.

Het kan ook interessant zijn om te investeren in een fietsdeelsysteem, waarbij men aan stations en belangrijke bushaltes kan overstappen op een elektrische fiets. Zo kan men ook de behoefte aan parkings doen verminderen.

In sommige provincies worden er initiatieven genomen om meer mensen aan te zetten tot het gebruik van de elektrische fiets. Bedrijven krijgen het aanbod om een mobiscan te laten uitvoeren. Als het bedrijf daarop ingaat, wordt er met de individuele werknemers een gesprek gevoerd om na te gaan of voor hun woon-werkverkeer een meer duurzame keuze mogelijk is. Na dat gesprek maakt een belangrijke groep werknemers vaker gebruik van de fiets en van het openbaar vervoer. Ook de overheid kan het goede voorbeeld geven door het ter beschikking stellen van dienst- en leasefietsen, bereikbaarheidskaarten en aangepaste kleedruimtes en douches.

De Lijn heeft op dat vlak al een aantal inspanningen gedaan, die in sommige gevallen te vroeg kwamen. Er worden bijkomende hybride bussen aangekocht, vanaf 2019 worden er alleen nog duurzame bussen aangekocht en vanaf 2025 zouden de bussen van De Lijn emissievrij rijden in de steden. De conceptnota stelt voor dat het openbaar vervoer in Vlaanderen vanaf 2030 geen schadelijke emissies meer zou produceren en dat er versneld zou worden ingezet op elektrische bussen in de steden. De aankoop van de bussen betekent een extra investering, maar dat kan leiden tot een halvering van de brandstofkosten, wat ook extra werkmiddelen creëert voor De Lijn. Het uitrollen van het elektrisch openbaar vervoer zal wel een grondige aanpassing vergen van de stelplaatsen en van de knooppunten van het openbaar vervoer. De technologie is zeker aanwezig bij de Vlaamse bedrijven. Van Hool levert momenteel tal van elektrische bussen in het buitenland.

Voor het elektrische goederentransport zou men verder moeten inzetten op een aangepaste stedelijke logistiek, met logistieke hubs aan de rand van de stad. De goederen zouden dan met elektrische voertuigen of fietstaxi's de stad kunnen worden binnengebracht. Zo kan men het vervuilende zware verkeer uit de centra welen. De conceptnota stelt ook voor dat Vlaanderen verder zou investeren in duurzame aandrijvingsmogelijkheden voor zwaar wegvervoer en in de start van een aantal proefprojecten.

Elektrische wagens zijn duur. Daarom is het interessant om de autodeelprojecten met elektrische wagens verder uit te rollen, zoals nu al gebeurt in Brasschaat en in het Partago-project in Gent.

Robrecht Bothuyne merkt op dat de aankoopprijs van een elektrisch voertuig een belangrijke drempel blijft, zowel voor het personenvervoer als voor het openbaar vervoer. De zero-emissiepremie van de Vlaamse Regering kent slechts een beperkt succes. Sinds de indiening van deze conceptnota, in het najaar van 2017, heeft de Vlaamse Regering beslist om deze premie niet aan te passen in 2018 en 2019.

Misschien zijn er nog andere incentives nodig om de financiële drempel te verlagen. Men zou de premie kunnen afbouwen voor duurdere elektrische wagens of hem optrekken voor de goedkopere gezinswagens. Ook op het federale niveau zijn er sinds de indiening van de conceptnota een aantal beslissingen genomen. De fiscale ondersteuning voor de hybrides die meer op benzine rijden dan op elektriciteit werd ondertussen verminderd.

De conceptnota bevat ook een aantal voorstellen rond de autofinanciering. Hij beseft wel dat de globale rentes momenteel heel laag zijn. Het verdient aanbeveling om de vrijstelling van BIV af te bouwen voor hybride voertuigen en om die toe te spitsen op zero-emissievoertuigen.

Een ander onderdeel van het prijskaartje is de brandstof, elektriciteit. Er zijn heel wat private aanbieders van laadinfrastructuur, maar de prijzen van de aangeboden elektriciteit varieert sterk. Daarom stelt de conceptnota voor om een EV-test in te voeren voor laadpalen, die gekoppeld wordt aan een accurate databank. Daar zouden de consumenten dan de goedkoopste en de meest nabije laadpalen kunnen vinden, met hun aansluitingstype. De VREG kan hierbij een rol spelen.

Ook het parkeerbeleid kan helpen om de elektrische mobiliteit te stimuleren. Lokale besturen en Vlaamse overheid kunnen op dat vlak tijdelijk een aantal voordelen bieden aan elektrische voertuigen.

Samen met de netbeheerder wil de Vlaamse overheid ook 5000 nieuwe laadpalen realiseren tegen 2020. Allego is daarbij de partner van Eandis en Infrax. Bij parkeerterreinen langs snelwegen en bij andere belangrijke knooppunten zijn er ook snellaadstations nodig. Het winterpakket van de Europese Commissie bevatte vorig jaar een aantal richtlijnen voor het stimuleren van elektrische mobiliteit, onder meer het uitwerken van laadinfrastructuur bij parkeerterreinen en appartementsgebouwen. Deze richtlijnen moeten dringend worden omgezet in Vlaamse regelgeving. Lokale besturen kunnen erop toezien dat bouwheren en architecten het nodige vermogen en de nodige leidingen voorzien voor thuisladen.

De conceptnota wijst op de nood aan meer onderzoek en ontwikkeling in de sector van de elektromobiliteit. Op dit vlak kunnen Vlaamse bedrijven en Vlaamse onderzoeksinstellingen een leidende rol opnemen. In het kader van Flux50 is er een speerpuntcluster rond energie ontwikkeld. Dat vergt ook bijkomende middelen.

Deze transitie zal ook gevolgen hebben voor de garagesector. Garages zullen mobiliteitspunten moeten worden, waar men ook andere technologieën beheerst. Bij de omscholing van het personeel dienen de VDAB en de sectororganisaties een belangrijke rol te spelen. Ook het initiële onderwijs dient hieraan de nodige aandacht te besteden.

De Vlaamse overheid kan zelf het goede voorbeeld geven door een vergroening van haar wagenpark. Sommige gemeenten, onder meer Brasschaat, stellen hun wagenpark open via autodelen. Sommige gemeenten kiezen niet meer voor een eigen wagenpark, maar voor een deelsysteem. Ook daarin kan de Vlaamse overheid een rol spelen. De Lijn heeft een aantal proefprojecten met elektrische bussen.

Ook de leasingsector kan een belangrijke katalysator zijn bij het vergroenen van de voertuigen. Op de Vlaamse wegen rijden er momenteel namelijk ongeveer 270.000 leasing auto's. Zij worden om de twee tot vier jaar vervangen, waarna ze op de binnenlandse tweedehandsmarkt terechtkomen. Die sector is vragende partij voor een transitie, maar dan wel binnen een duidelijk en stabiel kader. Men kan denken aan een convenant tussen de overheid en de sector. Een mogelijke doelstelling is dat de sector vanaf 2025 alleen nog zero-emissievoertuigen op de markt zou brengen.

Deze nota wil dus aanzet geven tot discussie. De Vlaamse Regering heeft al heel wat maatregelen genomen rond mobiliteit, ook rond elektrische mobiliteit, maar er is meer nodig dan dat.

2. Bespreking

Matthias Diependaele staat positief tegenover elk initiatief om de zero-emissiemobiliteit ter sprake te brengen. Er is echter al een plan, namelijk het CPT-plan, dat binnenkort geëvalueerd en bijgestuurd zal worden. Hij betwijfelt of het nodig is om daarbovenop nog iets nieuws uit te werken. De conceptnota bevat trouwens een aantal elementen die niet helemaal correct of voorbijgestreefd zijn.

Deze nota focust op elektrische voertuigen. Europa heeft echter al in 2007 opgemerkt dat het verkeerd zou zijn om te kiezen voor een welbepaalde technologie. Onder experts is er ondertussen ook een consensus dat elektrische motoren geen geschikte optie zijn voor zwaar verkeer. Ook het onderzoek van Colruyt rond de elektrische vrachtwagen is tot die conclusie gekomen. Elektrische bussen kunnen nuttig zijn in de stadscentra, maar zijn minder geschikt voor de grotere lijnen, omdat hun bereik beperkter is. Voor dergelijke toepassingen kan men beter de mogelijkheden van waterstof onderzoeken. In die zin zijn ook de aanbevolen full electric stelplaatsen vooral voor de stadscentra een goede oplossing.

Er is blijkbaar wat onduidelijkheid over het aantal ingeschreven elektrische voertuigen, over de absolute en de relatieve cijfers. Het aandeel stijgt, maar onvoldoende. De conceptnota stelt dat er dringend behoefte is aan een sterker geïntegreerd actieplan. Hij vindt dat men beter kan inzetten op het reeds bestaande CPT-plan, dat bovendien technologie-neutraal is.

Hij kan ook niet akkoord gaan met de stelling van de conceptnota dat het elektrische transport technologisch het meest matuur is. In Italië waren de wagens op cng in 2013 reeds goed voor 14 procent van de nieuw verkochte voertuigen. Die techniek staat al veel verder. Cng is inderdaad een transitie-brandstof, maar dat geldt ook voor elektriciteit. Ook in Vlaanderen zit cng in de lift. Japan mikt dan weer op 40.000 waterstofwagens tegen 2020. Ook die techniek is al vergevorderd.

Wat de gevraagde investeringen in de fietssnelwegen betreft, merkt hij op dat deze al op gang kwamen sinds het einde van de vorige regeerperiode.

De conceptnota baseert zich op het antwoord op een schriftelijke vraag van 1 juli 2016 (*Schriftelijke vragen* VI.Parl. 2015-16, nr. 327, aan minister Bart Tommelein) om te stellen dat er in België nog maar twee snellaadstations zijn. Volgens zijn informatie is dat aantal ondertussen gestegen tot 22 en zijn er tien nieuwe snellaadstations gepland. De zero-emissiepremie is ondertussen hervormd. Het is afwachten of die maatregel ook effectief zal zijn.

Ook de opmerking over de salariswagens is niet meer up-to-date. Stilaan raakt iedereen het erover eens dat men moet evolueren in de richting van een slimme kilometerheffing. Ook Wouter Beke pleitte daarvoor tijdens een Voka-debat. Minister Ben Weyts heeft daarvoor als eerste zijn nek uitgestoken. Het is niet nodig om nog een tussenstap op te nemen.

Johan Danen kan in grote lijnen akkoord gaan met de inhoud van deze conceptnota. Dit mag echter geen eindpunt zijn, maar wel een stap naar een kamerbreed initiatief.

De focus op elektrische transportmiddelen is goed. De mobiliteitsoplossingen van de toekomst moeten echter vooral ook collectief zijn. De conceptnota maakt ook geen gewag van waterstoftoepassingen die voor het zware transport een betere oplossing zouden zijn. Ook de slimme kilometerheffing kan een rol spelen.

Op basis van de cijfers die hij hierover heeft opgevraagd bij de minister, heeft hij niet de indruk dat het CPT-plan al op kruissnelheid zit. Men zou minstens de doelstellingen van dat plan moeten realiseren.

Hij denkt dat de elektrische fietsen een game changer zullen zijn. In dat verband is sensibilisering heel belangrijk. Het moet mogelijk zijn om werknemers en studenten die niet al te ver van hun werkplek of hogeschool wonen te laten overschakelen van de auto naar de fiets.

Veel mensen weten niet goed hoe ze hun eigen mobiliteit kunnen vergroenen, bijvoorbeeld bij de aankoop van een nieuwe auto. De auto wegdoen is immers niet altijd een optie. De garagisten bieden hen niet altijd de oplossing waar ze naar op zoek zijn. Ook het autosalon besteedt onvoldoende aandacht aan de groene mobiliteit. Het is dus goed dat de conceptnota denkt aan een begeleiding van de garagesector. Het is ook belangrijk dat het nijverheidsonderwijs mee is op dat vlak. In de opleidingen autotechnologie zweert men vaak nog bij de oude technologieën.

Voor hem is deze conceptnota dus een eerste stap. Hij is bereid om mee te werken aan andere initiatieven die de mobiliteit in Vlaanderen kunnen veranderen.

Willem-Frederik Schiltz vindt dat deze conceptnota veel herkenbare elementen bevat. Er is een vrij grote consensus over wat er allemaal dient te gebeuren. De aangepaste CPT-visietekst is in opmaak. Er is het nationaal Klimaat- en Energieplan 2030. Zelfs in het Benelux-parlement werd hierover een aanbeveling goedgekeurd. De focus in deze conceptnota op het elektrisch rijden is meteen ook de zwakte ervan. Daardoor is het niet duidelijk of men wil evolueren op elektrisch rijden of meer in het algemeen op zero-emissiemobiliteit. Elektrisch rijden is trouwens sterk gecontesteerd voor het vrachttransport. De trucks van Tesla zijn wellicht niet meer dan een publiciteitsstunt. In de Antwerpse haven is er expertise met de aanmaak van synthetisch methaangas, op basis van duurzaam geproduceerde waterstof en afgevangen CO₂. Deze brandstof heeft voor het vrachtvervoer wellicht een groter potentieel. Eigenlijk ondersteunt deze conceptnota 80 procent van het CPT-plan. Op het vlak van O&O kan men inderdaad nog een tandje bijsteken. Op dat vlak is er een goede samenwerking met Nederland. Waterstof is tot op zekere hoogte nog onontgonnen terrein. In Groningen wil men de aardgasvelden aanwenden om een windmolenpark en een waterstofproductiepark op te zetten.

Er is nog weinig bezwaar tegen ingrepen om het gebruik van de fiets te bevorderen. Het fietsplan dat hij in Antwerpen heeft gelanceerd gaat in dezelfde richting. Zelfs de N-VA heeft al soortgelijke fietsplannen gelanceerd.

Voor het busvervoer komt het er vooral op aan om de meest efficiënte technologie te hanteren. Het valt dus te bekijken in welke mate elektrificatie nuttig is. Bij de aankoop van hybride bussen voor de steden, werden de oude bussen ingezet in de rand. Dat heeft tot heel wat heisa geleid. De conceptnota gaat uit van de veronderstelling dat de inzet van elektrische bussen zal leiden tot een besparing van 50 miljoen liter diesel. Het uitgespaarde bedrag hoopt men in te zetten voor het verbeteren van de dienstverlening. Men moet echter beseffen dat de laadinfrastructuur ook geld zal kosten. Bovendien zullen de nieuwe bussen duurder zijn in aankoop. De duurzaamheid moet wel een belangrijk element zijn

bij het inrichten van de vervoersregio's. Steeds meer burgemeesters ondertekenen het burgemeestersconvenant. Zo willen ze De Lijn aansporen om haar wagenpark te verduurzamen.

De conceptnota bevat een aantal punten die al gerealiseerd zijn. Voor de laadinfrastructuur zijn er bijvoorbeeld al stevige inspanningen gedaan. Tegen deze zomer zal de uitrol van 2500 publieke laadpalen gerealiseerd zijn. Momenteel zijn echter niet alle steden en gemeenten bereid om daaraan te participeren. Hij denkt daarbij aan Antwerpen, zijn eigen stad, die achterloopt op steden als Rotterdam en Amsterdam. In Gent is er momenteel wel een versnelling bezig. De website www.milieuvriendelijkevoertuigen.be biedt een goed overzicht van de laadpalen en de aangerekende tarieven. De concurrentie tussen de laadpaaldiensten zal dus zeker op gang komen. Rond het elektrisch fietsen werden er al verschillende resoluties aangenomen. De zero-emissiepremie voor elektrische voertuigen is verhoogd. Er zijn fiscale stimuli mogelijk op Vlaams en op federaal niveau. Het debat over de salariswagens is volop aan de gang op het federale niveau. Dat zal in deze regeerperiode nog voor een doorbraak zorgen. In dat verband verwijst hij naar het mobiliteitsbudget, een voorstel van CD&V, en cash for cars, een regeling voorgesteld door Egbert Lachaert. De Vlaamse Regering heeft onlangs een premie goedgekeurd voor elektrische scooters. Minister Ben Weyts werkt aan de aanleg van fietspaden. Misschien moet men wel evalueren of deze fietspaden voldoende breed zijn om een grotere toevloed aan woon-werkverkeer op te vangen.

Voor een aantal verplaatsingen is het elektrisch transport inderdaad de meest geschikte oplossing. Op de markt van de personenwagens zijn er echter niet zoveel modellen beschikbaar. De markt van de plug-in hybrides wordt wel groter. De evolutie verloopt echter langzaam. Op het autosalon was er nog geen grote omslag te zien. Hij denkt dat de sector wel wakker geschud zal worden door de tweede versie van het CPT-plan.

De rente voor een groene autolening bedraagt minder dan 1 procent. Het probleem van de aanschaf van elektrische auto's zit niet bij de autoleningen, maar bij de hoge aankoopprijs. De marktwerking verloopt nog stroef. Dat moet gecompenseerd worden met een zero-emissiepremie.

De Vlaamse overheid heeft te weinig zero-emissievoertuigen. In een volgende regeerperiode zou men de ministers misschien moeten verplichten om met een zero-emissiewagen te rijden en om aldus het goede voorbeeld te geven. Er zijn ook extra inspanningen nodig op het vlak van O&O om van Vlaanderen een echte zero-emissiehub te maken. Vermits het gros van de aanbevelingen van de conceptnota ook voorkomt in het CPT-plan, roept hij de commissieleden op om dit laatste plan te ondersteunen. Hij is wel bereid om te onderzoeken welke bijkomende aanbevelingen het parlement nog kan formuleren om de omslag een extra boost te geven.

Joris Vandenbroucke stelt vast dat de elektrische mobiliteit in Vlaanderen nog steeds een marginaal verschijnsel is. Het CPT-plan gaat uit van 60.500 elektrische voertuigen binnen minder dan twee jaar. In december 2017 stond de teller echter op ongeveer 6810.

Hij zal focussen op de premie voor elektrische wagens, een maatregel die het potentieel heeft om het aandeel elektrische voertuigen in Vlaanderen sterk te doen toenemen, en waarvoor de Vlaamse Regering ook volledig bevoegd is. Hij begrijpt niet waarom er geen limiet staat op de aankoopprijs van deze wagen. Het basismodel van Tesla, de meest verkochte elektrische wagen, kost bijvoorbeeld 87.000 euro. Wie overweegt om een dergelijke wagen te kopen, houdt geen rekening met een premie van 2000 euro. In het segment van de

luxueuze wagens is het prijsverschil tussen een elektrische wagen en een wagen met klassieke brandstoffen trouwens verwaarloosbaar, terwijl het voor familiewagens ongeveer 70 procent bedraagt. Dat komt neer op een verschil van 16.000 tot 19.000 euro per auto. Met een premie van 3000 euro springt men dan niet ver genoeg. Daarom onderschrijft hij de oproep van CD&V om de premie voor luxueuze elektrische wagens af te schaffen en hem fors te verhogen voor wagens uit het middenklassesegment.

Bart Nevens, voorzitter, sluit zich aan bij de opmerking dat de nota veel herkenbare en vanzelfsprekende elementen bevat. Hij wil dit betoog aanvullen met een opmerking over elektrische ondersteuning bij recreatieve toepassingen. Bij het mountainbiken is de elektrische ondersteuning al belangrijk, zeker voor doelgroepen die dat fysiek nodig hebben. In de motorcross kan dat een oplossing zijn om het draagvlak voor deze sport te vergroten bij de omwonenden van de crossterreinen. Men zou ook kunnen denken aan elektrische motoren voor quads.

Robrecht Bothuyne geeft toe dat dit een nuttige aanvulling kan zijn op de conceptnota van zijn fractie.

De nota werd vorig jaar opgesteld. Intussen zijn bepaalde cijfers inderdaad aan een update toe. Hij beseft dat er op verschillende beleidsniveaus plannen zijn opgemaakt en beleidsdaden gesteld. Op dit ogenblik worden de doelstellingen echter niet gehaald. Dat geldt ook voor andere Europese landen. Daarom worden er overal nieuwe initiatieven genomen om de elektrische mobiliteit te stimuleren. Dat is geen keuze tegen andere technologieën. Hij beseft dat de waterstoftechnologie het grootste potentieel heeft voor de zwaardere voertuigen. Ook die andere technologieën kunnen deel uitmaken van de discussie. De elektrische mobiliteit is echter het meest matuur. Dat is de visie van de Europese Commissie, van het Europees Milieuagentschap en van de hele Europese automobielsector. De weinige automobiefabrieken in ons land zullen in de komende maanden en jaren elektrische auto's produceren. CD&V wil vooral meer zekerheid bieden. Daarbij denkt hij onder meer aan de leasingsector die wil vergroenen. Een ander voorbeeld is een duidelijke en neutrale vergelijking van de prijzen en de capaciteit van laadpalen. Momenteel zijn er wel al apps van private aanbieders die hun eigen laadpalen promoten. Als het gaat om de prijs van de aangeboden elektriciteit, kan de VREG zeker een rol spelen. De overheid hoeft niet te proberen om de markt over te nemen. Ze moet ruimte geven aan een veelbelovende markt die wel nog nood heeft aan O&O en aan investeringen.

De Klimaatresolutie van het Vlaams Parlement (*Parl.St.* VI.Parl. 2016-17, nr. 992/2) heeft een aantal sporen getrokken die richtinggevend zijn voor de Federale en de Vlaamse Regering. Wellicht kan dit ook voor de komende regeerperiode richtinggevend zijn. Op een gelijkaardige wijze moet het parlement ook zijn stem laten klinken bij de evaluatie en de bijsturing van het bestaande CPT-plan. Zijn fractie wil de regeringen geen steen toewerpen. Ze wil verantwoordelijkheid opnemen om het debat mee aan te zwengelen en te sturen. Daarom stelt hij voor om een aantal hoorzittingen te plannen met mensen uit de sector.

Dirk de Kort stelt dat deze conceptnota wil bijdragen aan het verhogen van de Vlaamse ambities inzake schone mobiliteit en klimaat. Misschien moeten de diverse overheden, en zeker de lokale overheid, de kracht van de aankoop beter benutten. Elektrische voertuigen zijn zeker geschikt voor gebruik binnen de beperkte actieradius van een gemeente.

In Vlaanderen is heel wat knowhow aanwezig rond elektrische mobiliteit, bijvoorbeeld bij VDL in Roeselare en bij Van Hool in Koningshooikt. Met de voorgestelde maatregelen kan men de Vlaamse bedrijven extra ondersteunen. Een deel van de middelen van het Klimaatfonds werd door De Lijn ingezet voor de aankoop van milieuvriendelijke voertuigen. Duitsland en Nederland zetten meer in op de aankoop van waterstofbussen. Zij plaatsen grote bestellingen bij een Vlaamse busbouwer. Vlaanderen heeft geparticipeerd aan het eerste proefproject en dat heeft geresulteerd in de levering van vijf waterstofbussen aan Antwerpen. Nu stagneren de inspanningen. Er wordt wel een beroep gedaan op Europese budgetten binnen het JIVE-programma.

De vertegenwoordigers van De Lijn merken geregeld op dat de aanschaf van milieuvriendelijke bussen een meerkost betekent. Ze zetten echter onvoldoende stappen in de richting van Europa. Umicore heeft heel wat knowhow rond batterijen. Het wil een kenniscentrum uitbouwen op dat vlak en het wil ook een batterijfabriek bouwen in Europa. Dit bedrijf gelooft duidelijk in de elektrische mobiliteit. Als men beseft dat er in Amsterdam alleen evenveel laadpalen staan als in heel Vlaanderen, dan is het duidelijk dat de Vlaamse overheid een tandje mag bijsteken.

Willem-Frederik Schiltz merkt op dat de aankooppremie voor een elektrische personenwagen nu al degressief is. Voor dure wagens is de premie dus een stuk lager dan voor minder dure wagens. Het is echter niet de bedoeling dat men voor het ene automerk subsidies krijgt en voor het andere niet, zoals in Noorwegen op een bepaald ogenblik het geval was. Onlangs werd beslist om de premie voor duurdere wagens verder te laten afnemen, maar niet voor de middenklasse-wagens. Als er toch een marktfalen zou zijn, kan men dat samen met de minister bekijken.

De aanschaf van elektrische bussen is zeker een efficiënte manier om de middelen van het Klimaatfonds in te zetten. Dirk de Kort heeft allicht een punt wanneer hij zegt dat De Lijn de total cost of ownership van een bus onvoldoende in rekening brengt.

In Antwerpen bestaat er op dit ogenblik een lage-emissiezone. Op termijn zou heel Vlaanderen een lage-emissiezone moeten worden. Men moet er natuurlijk over waken dat de verschillende zones geen andere normen gaan hanteren.

Het nieuwe CPT-plan moet meer aandacht besteden aan de premieniveaus. Men kan zeker overwegen om in Vlaanderen een kenniscentrum uit te bouwen rond de diverse zero-emissieaandrijfsystemen.

Hij betwijfelt of het nodig is om hierover hoorzittingen te organiseren. Er zijn al heel veel hoorzittingen geweest, in diverse gremia. Overleg kan wel nuttig zijn om te onderzoeken waar de focuspunten moeten liggen.

Johan Danen ondersteunt de opmerking van Willem-Frederik Schiltz dat het belangrijk is om te zoeken naar focuspunten. Men moet vooral nagaan waar Vlaanderen het verschil kan maken. In Nederlands-Limburg zullen alle bussen binnen zes of zeven jaar elektrisch zijn. Hij aanvaardt niet dat Vlaanderen vele jaren achterop loopt. Vlaanderen heeft dat voor een stuk zelf in de hand.

De cijfers van de realisatie van het CPT-plan zijn niet zo goed. Hij heeft de indruk dat bepaalde aankoopverantwoordelijken de richtlijnen voor de aankopen van de overheid onvoldoende ernstig nemen. Misschien is het nodig om in de toekomst verplichtingen op te leggen.

Tinne ROMBOUTS,
voorzitter

Johan DANEN,
verslaggever

Gebruikte afkortingen

Benelux	België, Nederland, Luxemburg
BIV	belasting op de inverkeerstelling
cng	compressed natural gas
CO ₂	koolstofdioxide
CPT	Clean Power for Transport
EV	Electric Vehicle
JIVE	Joint Initiative for hydrogen Vehicles across Europe
O&O	onderzoek en ontwikkeling
STOP	eerst stappers, dan trappers, dan openbaar en tot slot privévervoer
VDAB	Vlaamse Dienst voor Arbeidsbemiddeling en Beroepsopleiding
Voka	Vlaams netwerk van ondernemingen
VREG	Vlaamse Regulator van de Elektriciteits- en Gasmarkt