



Vlaams
Parlement

vergadering **C92**
zittingsjaar 2018-2019

Woordelijk Verslag

Commissievergadering

Commissie voor Algemeen Beleid, Financiën en Begroting

van 5 februari 2019

INHOUD

VRAAG OM UITLEG van Koen Van den Heuvel aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Begroting, Financiën en Energie, over het uitvoeren van uitgaventoetsingen – 650 (2018-2019)	3
VRAAG OM UITLEG van Matthias Diependaele aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Begroting, Financiën en Energie, over de verkeersfiscaliteit voor ecologische voertuigen – 665 (2018-2019)	6
VRAAG OM UITLEG van Björn Rzoska aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Begroting, Financiën en Energie, over beleggen in Vlaamse schuld – 680 (2018-2019)	13
Bijlage	18

VRAAG OM UITLEG van Koen Van den Heuvel aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Begroting, Financiën en Energie, over het uitvoeren van uitgaventoetsingen – 650 (2018-2019)

Voorzitter: de heer Jan Bertels

De voorzitter: De heer Van den Heuvel heeft het woord.

Koen Van den Heuvel (CD&V): Voorzitter, minister, collega's, mijn vraag gaat over het uitvoeren van uitgaventoetsingen. Het is misschien niet de spannendste vraag maar hij is toch belangrijk omdat heel wat internationale instellingen, zoals de Europese Commissie en de Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling (OESO), al lang uitgaventoetsingen naar voren brengen als een instrument dat de moeite waard is om het financieel en begrotingsbeleid van een land of een belangrijke deelstaat te optimaliseren. Enkele buurlanden maken er al een aantal jaren gebruik van.

'Spending reviews' worden beschouwd als een nuttig instrument om de kwaliteit van de overheidsfinanciën en het begrotingsbeleid te verbeteren. Ze hebben twee doelstellingen: de uitgaven beter beheersen en de efficiëntie van de uitgaven verhogen.

In het kader van het Europees semester heeft de Europese Raad België aanbevolen de efficiëntie en samenstelling van de overheidsuitgaven op alle overheidsniveaus te verbeteren om ruimte te creëren voor meer publieke investeringen.

Minister, heel wat buurlanden hebben er intussen ervaring mee. Internationale instellingen, ook de Europese Commissie en de Europese Raad, hebben het aanbevolen aan ons land en dus ook aan Vlaanderen. In ons land is er tot nu toe weinig ervaring mee. Er moet dus allicht nog wat denkwerk gebeuren.

Minister, welke ervaring heeft Vlaanderen vandaag met het gebruik van spending reviews? Werden zulke uitgaventoetsingen reeds uitgevoerd in het verleden? Staan er uitgaventoetsingen gepland in de nabije toekomst?

Welke entiteiten binnen de Vlaamse overheid ziet u eventueel als mogelijke uitvoerders van zulke spending reviews?

Ziet u bepaalde Vlaamse beleidsdomeinen of beleidsprogramma's die voor zo'n uitgaventoetsing als eerste in aanmerking zouden komen?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mijnheer Van den Heuvel, ik dank u voor uw vraag. U zegt zelf dat het misschien niet de spannendste vraag is, maar het is een interessante vraag. U gaf het al aan in uw inleiding: spending reviews ondersteunen het voeren van een verantwoordelijk begrotingsbeleid. Ze kunnen vooreerst worden ingezet voor het uitvoeren van evaluaties van de prioritering in de overheidsuitgaven. Zijn de beleidsprioriteiten van de regering terug te vinden in de uitgaven? Is het relevant om een bepaalde beleidsdoelstelling met overheidsmiddelen te financieren?

Daarnaast kunnen ze ook helpen na te gaan of deze beleidsprioriteiten op een zo efficiënt en zo effectief mogelijke manier gerealiseerd worden. Kan het publiek goed of de dienst tegen een lagere kostprijs worden geleverd? Kan een betere kwaliteit van het publieke goed of de dienst worden geleverd tegen dezelfde prijs? Dat zijn allemaal vragen die daaraan wordt gekoppeld.

Spending reviews kunnen op die manier bijdragen tot een groeivriendelijkere samenstelling van de begroting en tot het vrijkomen van budgettaire ruimte, die

ingezet kan worden voor nieuwe beleidsimpulsen, bijkomende investeringen of een verlaging van de belastingdruk. De herinvestering hoeft hierbij zeker niet ten voordele van de algemene middelen te gaan, maar kan zeker ten goede komen aan het beleidsdomein dat bevoegd is voor de maatregel waarover de spending review handelt.

Spending reviews resulteren in een waaier aan hervormingsopties. Ze dragen niet enkel bij tot het identificeren van goede, duurzame besparingsopties die rekening houden met economische, klimaatgerelateerde of maatschappelijke gevolgen op langere termijn. Ze kunnen namelijk ook worden ingezet voor het identificeren van nuttige beleidsvoorstellen op het moment dat bijkomende budgettaire ruimte voorhanden is.

Gelet op het feit dat gezonde publieke financiën een aangelegenheid van gemeenschappelijk belang is voor de landen van de Eurozone, heeft de Eurogroep haar leden opgeroepen om actief van spending reviews gebruik beginnen te maken. Het invoeren van spending reviews werd dan ook concreet opgenomen in de landenspecifieke aanbevelingen voor België voor 2018 en 2019.

Het Departement Financiën en Begroting heeft proactief gevolg gegeven aan de oproep van de Eurogroep.

Gelet op het feit dat er in België nog geen enkele entiteit ervaring had met het opzetten van spending reviews, heeft de administratie dan ook aan de Europese Commissie ondersteuning gevraagd en gekregen. De zogenaamde Ondersteuningsdienst voor Structurele Hervormingen ofwel Structural Reform Support Service (SRSS) biedt momenteel ondersteuning in de uitvoering van een pilootproject, in samenwerking met het Departement Werk en Sociale Economie, dat focust op de werking en beleidseffecten van het systeem van dienstencheques.

Het opzetten van pilootprojecten om expertise uit te bouwen, wordt ook expliciet aangeraden door de Eurogroep. Het pilootproject zal voor de zomer van 2019 afgerond worden en draagt op die manier ook bij tot capaciteitsopbouw binnen de Vlaamse administratie.

Vermits de spending reviews in de beide eerder vermelde benaderingen vooral van onschatbare waarde zijn als ze structureel worden ingebed in het begrotingsproces, heeft onze administratie Financiën en Begroting, eveneens in samenwerking met SRSS, een vervolgproject opgestart waarbij begrotingsprocessen zullen worden doorgelicht. Dit vervolgproject moet dan resulteren in een reeks aanbevelingen over hoe een dergelijke structurele verankering het best kan worden georganiseerd, dit zowel in jaarlijks als in meerjarig perspectief, en ook rekening houdende met de zogenaamde best practices en de bijkomende complexiteit van een sterk gedecentraliseerde lidstaat met gemengde bevoegdheidsverdelingen.

Tot slot moet ook de nodige aandacht worden geschonken aan de benodigde aanpassingen van onze interne organisatie. Al die aanbevelingen kunnen dan straks de nodige input geven aan de volgende Vlaamse Regering om een weldoordachte beslissing te nemen over de verdere uitrol van deze uiterst nuttige tool.

Ik wil hier nogmaals benadrukken dat Vlaanderen als eerste overheid in België het initiatief heeft genomen om deze uiterst waardevolle tool voor structurele en diepgaande beleidsevaluatie te introduceren. Hiervoor werden we in diverse Europese rapporten geprezen. De activiteiten van Vlaanderen hebben bovendien positieve spill-overeffecten voor de rest van het land. Zo heeft de federale overheid recentelijk ook technische ondersteuning gevraagd in verband met dit thema aan de Europese Commissie.

Welke entiteiten binnen of buiten de Vlaamse overheid zouden nog een mogelijke rol kunnen spelen? In zowat alle landen worden er spending reviews uitgevoerd in een samenwerkingsverband tussen het ministerie van Financiën enerzijds en het bevoegde ministerie waarover de spending review handelt. Voor een concreet voorstel over de organisatie van spending reviews in Vlaanderen wil ik voorstellen om eerst de resultaten van het eerder omschreven vervolgproject af te wachten. Dit vervolgproject zal seffens concrete aanbevelingen meegeven. Die zullen zeer handig zijn om straks te gebruiken.

Persoonlijk denk ik dat naast het Departement Financiën en Begroting en de bevoegde entiteiten mogelijk ook een rol kan zijn weggelegd voor de Inspectie van Financiën, en eventueel ook voor het secretariaat van de Hoge Raad van Financiën voor bevoegdheidsoverschrijdende evaluaties.

Zie ik bepaalde Vlaamse beleidsdomeinen of beleidsprogramma's die voor zo'n uitgaventoetsing in aanmerking komen? Daarover kan ik heel kort zijn. Alle beleidsdomeinen en -programma's komen hiervoor in aanmerking. De specifieke selectie van topics kan vertrekken van een actueel budgettaire probleem of een probleem dat hoog op de politieke agenda staat. Gelet op het feit dat een goed uitgevoerde spending review evenwel een grote investering op het vlak van tijd en middelen vraagt, zullen er jaarlijks wellicht telkens maar een aantal kunnen worden geïnitieerd.

De voorzitter: De heer Van den Heuvel heeft het woord.

Koen Van den Heuvel (CD&V): Minister, ik dank u voor uw duidelijk antwoord. U hebt een goede stand van zaken geschetst. Ik ben blij te horen dat de Vlaamse administratie en uw diensten al heel wat voorbereidend werk hebben verzet in lijn met de aanbevelingen die vanuit Europa komen. Het is fijn om dat te horen.

Ik hoop dat er bij manier van spreken een blauwdruk klaarligt om spending reviews voor de volgende Vlaamse Regering als tool te hanteren. Ik begrijp heel goed dat we dit voor specifieke programma's of domeinen achteraf moeten bekijken. Ik ben blij dat de tool klaarligt om te worden toegepast in de nieuwe legislatuur.

Jan Bertels (sp.a): Sommige collega's waren op een workshop van de Europese Commissie over 'spending reviews: lessons learned in the EU' op 18 januari jongstleden. Daar heeft het hoofd van het Departement Financiën en Begroting, de heer Algoed, een voorstel gedaan voor het pilootproject waar u naar verwijst over efficiëntie en/of effectiviteit van de dienstencheques, niet alleen uit besparingsoverwegingen, maar ook om de efficiëntie en effectiviteit te meten, wat de belangrijkste insteek is.

De heer Algoed heeft verwezen naar de eerste tussentijdse resultaten. Hij heeft daarover een tipje van de sluier gelicht. Als je verder op zoek gaat naar die tussentijdse resultaten, kun je die niet vinden. Dan wordt er geschermd met geheimhoudingsclausules, onder meer met de onderzoeksgroep van de KU Leuven die daarbij betrokken is, en met het Departement Financiën en Begroting.

Minister, waarom zijn die tussentijdse resultaten gebonden aan geheimhoudingsclausules, terwijl die wel op een openbare sessie worden toegelicht? Wanneer je daar verder naar vraagt, kun je daar absoluut geen informatie over krijgen. Men schermt met: men mag het niet geven, we moeten wachten tot juli 2019, toevallig na de verkiezingen.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mijnheer Bertels, u weet dat er sowieso een pilootproject is rond de dienstencheques. Het is een pilootproject en daarom moeten

we voorzichtig omgaan met de data die daarin worden opgenomen. Persoonlijk heb ik ook geen tussentijdse resultaten, we moeten het pilootproject vooral alle kansen geven. We weten dat het voor de zomer afgerond zal zijn. Het wordt niet bewust over de verkiezingen heen getild, absoluut niet. Het is heel goed dat we straks die aanbevelingen kunnen krijgen, die uit dat pilootproject zullen blijken.

Tijdens de volgende legislatuur moeten we hier ten volle rekening mee houden, om er optimaal gebruik van te kunnen maken.

Jan Bertels (sp.a): Ze zijn niet voldoende gedetailleerd. De vraag is of ze beschikbaar kunnen worden gesteld. Ik zal dat op een andere manier proberen te vragen.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Ik zal de administratie vragen of er al dan niet tussentijdse resultaten zijn. Ik heb er persoonlijk geen gekregen. Ik denk dat we het pilootproject alle kansen moeten geven. Mij is meegedeeld dat we de resultaten tegen de zomer van 2019 zullen krijgen. Ik denk dat we dan concrete aanbevelingen zullen krijgen waarmee we rekening kunnen houden.

Jan Bertels (sp.a): Minister, ik dank u voor het aanbod ernaar te kijken, maar ze bestaan. Alleen schernt de KU Leuven ermee dat ze niet mogen worden vrijgegeven en dat ze geheim zijn. Dat staat letterlijk op de website.

Koen Van den Heuvel (CD&V): Ik denk dat iedereen, over alle partijgrenzen heen, ermee akkoord gaat dat het een nuttig instrument is. De dienstencheque is een voorbeeld, maar ik denk ook aan de Vlaamse woonbonus. Het gaat niet enkel om de efficiëntie maar ook om de effectiviteit. Hoe doelmatig zijn een aantal instrumenten, beleidsopties of fiscale instrumenten? Er wordt af en toe wel eens een studie gepresenteerd, maar het is goed dat we met een tool voor een spending review tot een objectieve evaluatie van de maatregelen komen. Halen die maatregelen de gewenste doelstellingen? De Vlaamse woonbonus is een thema dat de komende jaren en zeker in het begin van de volgende legislatuur een hot item zal worden om het woonbeleid in Vlaanderen te stimuleren.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Matthias Diependaele aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Begroting, Financiën en Energie, over de verkeersfiscaliteit voor ecologische voertuigen – 665 (2018-2019)

Voorzitter: de heer Jan Bertels

De voorzitter: De heer Diependaele heeft het woord.

Matthias Diependaele (N-VA): Voorzitter, ook dit is niet meteen een spannende vraag om uitleg, maar in de huidige context is ze dat toch al iets meer.

Milieuvriendelijke voertuigen worden in Vlaanderen fiscaal aangemoedigd. Daarbij worden een drietal aandrijflijnen onderscheiden, namelijk waterstof, aardgas en elke vorm van elektrificatie. Momenteel genieten de aardgasrijders tot 31 december 2020 van een vrijstelling op de jaarlijkse verkeersbelasting en op de belasting op inverkeerstelling (BIV). Sinds het aanslagjaar 2016 genieten de eigenaars van plug-in hybride elektrische voertuigen tot 31 december 2020 van diezelfde voordelen, mits hun voertuig minder dan 50 gram CO₂ per kilometer uitstoot. De gebruikers van zero-emissievoertuigen, zoals wagens op waterstof of

met elektrische batterijen zijn onbeperkt in de tijd vrijgesteld van de jaarlijkse verkeersbelasting en van de BIV.

Ik weet dat er mensen in de zaal zitten die ongetwijfeld – en overigens heel terecht – zullen wijzen op het feit dat we kunnen discussiëren over de vraag of plug-invoertuigen eigenlijk wel milieuwinst opleveren, want die winst is afhankelijk van het individuele gebruik door de gebruikers en dat kunnen we niet meten. De vraag is dan gewoon of ze de stekker al dan niet in het stopcontact steken. Daar hangt het van af of ze al dan niet milieuwinst opleveren. Dat is een zeer terechte opmerking, maar het is niet de kern van mijn vraag om uitleg.

Minister, gezien hun lagere CO₂-uitstoot hebben gewone hybride voertuigen een gunstiger tarifiering op het vlak van de jaarlijkse verkeersbelasting en de BIV. Een beperking in de tijd van de fiscale voordelen voor plug-in hybride elektrische voertuigen en voor voertuigen op compressed natural gas (CNG) is verdedigbaar. We hebben altijd gezegd dat die technieken niet vrij van uitstoot zijn en als overgangstechnieken moeten worden beschouwd. Dat geldt zeker voor CNG – er zijn hierover zelfs nog conceptnota's ingediend. Ze vormen een overgang naar de volledig emissievrije alternatieven, maar zoals het er nu voorstaat, zou die overgang langer kunnen duren dan werd gedacht. Indien u hierover zou willen uitweiden, zouden we zeker een luisterend oor hebben.

De fiscaliteit is en blijft een belangrijke overweging voor huidige en toekomstige eigenaars. Bovendien draagt een groter wagenpark met milieuvriendelijke voertuigen bij tot onze klimaatdoelstellingen. Een vrijstelling of verlaging van de verkeersbelastingen voor aardgaswagens en plug-in hybride elektrische voertuigen is dan ook een belangrijke drijfveer om dit voertuigtype te behouden of aan te schaffen. Ik ben er heilig van overtuigd dat de fiscaliteit veel meer effect sorteert dan welke premie ook. Ik heb hierover een schriftelijke vraag gesteld en we komen hier binnenkort nog op terug.

Fiscaliteit maakt een verschil in de hoofden van de mensen, terwijl dat met betrekking tot de premie helemaal niet het geval is. Het is dan ook belangrijk ook na volgend jaar duidelijkheid over het fiscale kader te scheppen. We zijn er ons natuurlijk van bewust dat dit in de volgende legislatuur zal moeten worden uitgemaakt, maar het lijkt me niet fout nu al eens te luisteren naar hoe u dit precies ziet.

De vrijstelling van de jaarlijkse verkeersbelasting en de BIV voor plug-in hybride elektrische voertuigen en voor CNG-voertuigen eindigt volgend jaar. Welke fiscale continuïteit zal de huidige en de toekomstige eigenaars van dit type eventueel worden geboden? Welke parameters worden daarbij gehanteerd? Hoe kunnen we de eigenaars die in alternatieven investeren meer fiscale zekerheid op lange termijn bieden? Aangezien het gevaar natuurlijk bestaat dat de verkoop het komende jaar zal uitdoven, is het niet slecht daar nu al eens over na te denken.

Er zijn momenteel geen accijnzen op CNG. Het spreekt voor zich dat de aardgasrijders het ook zo willen houden. Af en toe steekt echter het gerucht de kop op dat de federale overheid dit zou kunnen doorvoeren. De vraag is of u hierover iets meer kunt zeggen. Hebt u hierover al overleg gepleegd? Hoe kunnen we de eigenaars van CNG-voertuigen voldoende zekerheid bieden dat hun voordelen niet plots zullen worden tenietgedaan?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mijnheer Diependaele, ik dank u voor uw vraag om uitleg. U hebt terecht vermeld dat de fiscale voordelen voor milieuvriendelijke voertuigen en de zero-emissiepremie zijn ingevoerd in de begrotingsopmaak voor 2016. In essentie geven deze financiële of fiscale incentives uitvoering aan de

Europese 'clean power for transport'-richtlijn, die de diverse lidstaten de opdracht geeft nationale beleidskaders uit te werken.

Het gaat om beleidskaders voor de marktontwikkeling van milieuvriendelijke energie en/of brandstoffen voor voertuigen, en voor de bijbehorende infrastructuur.

Europa wil op die manier vooral alternatieve brandstoffen groeikansen geven. Elektriciteit en waterstof worden hierbij gezien als definitieve technologieën, gezien de zeer beperkte emissies. Voertuigen die door aardgas worden aangedreven – de cng-voertuigen (compressed natural gas) of lng-voertuigen (liquefied natural gas) – worden als tijdelijke overgangstechnologieën gezien, net zoals de plug-inhybrides. Die leveren op korte termijn betere milieuprestaties, maar ze doen nog altijd deels een beroep op fossiele brandstoffen. Plug-inhybrides vormen wel de opstap naar zuiver elektrische voertuigen, die momenteel nog een beperktere actieradius hebben.

Uw vragen gaan specifiek over deze overgangstechnologieën, met name de plug-inhybrides en de aardgasvoertuigen. U vraagt meer specifiek naar wat we zullen doen met de fiscale incentives. Zoals u terecht aangeeft, zijn deze fiscale voordelen voor de overgangstechnologieën beperkt in de tijd: ze lopen tot 31 december 2020.

31 december 2020 ligt al een eind in de volgende legislatuur. U wilt met uw vraag allicht duidelijkheid en rechtszekerheid bieden aan de kopers van voertuigen, maar u weet ook dat ik daar geen beslissing over kan nemen. Het gaat om keuzes van de volgende Vlaamse Regering, en ik kan daar op dit moment geen voorafnames op doen. December 2020 ligt toch nog een eind voor ons.

Ik wil wel een aantal overwegingen meegeven. Ten eerste haalt geen enkele van de cleanpowertechnologieën momenteel al een marktaandeel van 3 procent bij de nieuwe inschrijvingen. Die 3 procent wordt in de autosector aanzien als de minimale marktpenetratie om een technologie op grote schaal te kunnen laten doordringen. Op grond hiervan kun je dus stellen dat de fiscale voordelen op dit moment zeker niet tot oversubsidiëring leiden, maar dat ze wel degelijk nog nodig zijn.

Gewone hybrides hebben wel een groter marktaandeel, maar ze genieten vandaag niet van de vrijstelling. Ze worden, net als benzine- of diesellootvoertuigen, getaxeerd volgens de technologie-neutrale formule. Het is evident dat eigenaars van gewone hybrides wel lagere verkeersbelastingen betalen, gezien het lager aandeel CO₂.

Zelfs als er na 2020 geen verlenging zou komen van de financiële incentives voor de voertuigen op aardgas en voor de plug-inhybrides, dan nog zullen deze voertuigen lager belast worden dan klassieke fossiele verbrandingsmotoren. Want ook voor deze wagens geldt dat ze lager scoren qua CO₂-uitstoot.

Ten derde is het ook belangrijk om te kijken hoe het regionale met het federale beleid spoort. Indien de verschillende beleidsniveaus tegengestelde maatregelen treffen, dan is het moeilijk om het draagvlak voor milieuvriendelijke voertuigen te vergroten.

Wat de plug-ins betreft, is het federaal beleid onlangs duidelijk strenger geworden. Met de hervorming van de vennootschapsbelasting vanaf 2020 is de aftrek in functie van de CO₂-uitstoot verstrengd, en voor plug-ins geldt de bijkomende voorwaarde dat zij 0,5 kilowattuur batterijcapaciteit per 100 kilogram voertuig-gewicht moeten halen.

Mijnheer Diependaele, ik wil ook graag naar de klimaatresolutie verwijzen. Daarin werd vastgelegd dat vanaf 2030 nog slechts de helft van de inschrijvingen of de

nieuwverkoop van personenwagens fossiel mag zijn. Vanaf 2050 moeten zelfs alle personenwagens volledig zero emissie zijn. Als er ons nog maar elf jaar rest om het aandeel van de verbrandingsmotor te halveren, dan is het niet logisch om de overgangstechnologieën tot 2029 te stimuleren. Dat is althans onze mening.

We moeten alles ook bekijken in de context van de normen die aan de autofabrikanten worden opgelegd. Vanaf 2020 moeten zij namelijk een gemiddelde halen van maximum 95 gram CO₂ op de nieuwverkoop van hun vloot, 80 gram vanaf 2025 en 62 gram vanaf 2030. Deze doelstelling kunnen ze enkel halen als er voldoende modellen met low emissie of zero emissie worden verkocht.

De constructeurs staan onder grote druk om groene modellen tegen een aantrekkelijke prijs aan te bieden, op straffe van stevige Europese boetes. Daardoor verwachten we in het volgende decennium ook een versnelling in de verkoop van zero-emissievoertuigen.

Als minister van Energie streef ik er vooral naar om nog meer mensen ervan te overtuigen om een zero-emissievoertuig te kopen. Dat hebben we onlangs in de plenaire vergadering nog onderstreept. Het succes van de groepsaankoop op het laatste Autosalon bewijst dat we nog veel kunnen doen om het draagvlak te vergroten. Ik betreur dan ook dat sommigen de laatste weken systematisch geïnvesteerd hebben in negatieve berichtgeving over elektrische voertuigen. We moeten net met zijn allen proberen om steeds meer mensen te overtuigen om een elektrisch voertuig te kopen.

Uw tweede vraag ging over de vrijstelling van accijnzen op cng-voertuigen, maar dat is een federale bevoegdheid, binnen de grenzen die Europa trekt. Richtlijn 2003/96 tot herstructurering van de communautaire regeling voor de belasting van energieproducten en elektriciteit laat de lidstaten toe om belastingvrijstellingen of -verlagingen toe te passen voor aardgas dat voor voortbeweging wordt gebruikt. Zoals u weet, maakt België gebruik van deze mogelijkheid. Federaal minister Alexander De Croo bevestigt dat er Europees geen concrete plannen zijn om deze richtlijn op dit ogenblik te wijzigen.

Ik kan uiteraard geen uitspraken doen over de federale bevoegdheid, laat staan dat ik iets kan zeggen over de toekomst van de federale intenties.

Zoals u weet, maakt België gebruik van deze mogelijkheid. Uit navraag bij minister De Croo blijkt dat er op Europees niveau geen concrete plannen zijn om deze richtlijn te wijzigen.

Ik kan geen uitspraken doen over een federale bevoegdheid, dat begrijpt u, laat staan over die voor de toekomst. Zoals u weet, heeft de Federale Regering de studie over de koolstofbeprijzing gepubliceerd. Indien de volgende Federale Regering overgaat tot een CO₂-accijns naar Scandinavisch model, impliceert dit ook een technologie-neutrale taxatie van CO₂. Het is aan de kiezer om de kaarten te schudden.

Wel kan ik met zekerheid zeggen dat bij een technologie-neutrale taxatie – zowel op Vlaams als op federaal niveau – CNG door zijn lagere CO₂ altijd gunstiger zal uitkomen.

Ik kan dus geen voorafnames doen op het beleid van toekomstige Vlaamse of federale regeringen. Wel kan ik met zekerheid zeggen dat CNG fiscaal gunstiger zal blijven dan benzine en diesel.

De voorzitter: De heer Diependaele heeft het woord.

Matthias Diependaele (N-VA): Dank u voor de toelichting, minister. Ik heb alle begrip voor het feit dat u niet kunt zeggen wat de volgende regeringen gaan

doen. Voor de Vlaamse Regering zou u dat nog een beetje kunnen doen, maar voor de federale zou dat helemaal doodsverachting vergen.

Het is natuurlijk jammer maar heel begrijpelijk dat we geen zekerheid kunnen geven aan die mensen. Dat is misschien een constructiefoutje dat er van bij het begin inzat. Maar het is ook begrijpelijk, het is duidelijk gecommuniceerd. Iedereen wist het. Heel wat mensen zijn daar ondertussen believer van en dat gaat nog blijven duren.

Die data zijn natuurlijk ook ingebouwd met de idee dat we op dit ogenblik al veel verder zouden staan met andere doelstellingen, namelijk met het bereiken van de zero-emissie of met het aantal zero-emissievoertuigen. Daar staan we nog zeer ver van. Ik herinner me dat we in de eerste jaarhelft van 2010 op 0,51 procent zaten en het zou de bedoeling zijn om tegen eind volgend jaar 7,5 procent te halen. 'Bonne chance' voor wie denkt dat we dat nog halen. Ik vind die doelstelling heel goed, ik heb daar op zich geen probleem mee. Ik vrees dat we gaan moeten beginnen te leven met de idee dat CNG en aanverwante technologieën wel eens langer overgangstechnologieën zullen blijven dan we zelf willen. Dat is natuurlijk te betreuren omdat we er maar matig in slagen om mensen te overtuigen die zero-emissievoertuigen te kopen.

Nogmaals, die fiscaliteit doen we al volledig, dus daar ligt het niet aan. En die premie zal zeker ook niet helpen.

Nog een kleine opmerking, minister. We kunnen die negatieve berichtgeving niet negeren. Het spijt me verschrikkelijk, minister, maar de waarheid mag worden gezegd. Als ze negatief is omdat we de doelstellingen niet halen, moet dat worden gezegd. We moeten dat durven uit te spreken. Niet alleen dat, we moeten ook durven na te denken over wat we eraan gaan doen. In het voluntaristische 'wolkenwereldje' waar we doen alsof de slechte cijfers niet bestaan, boeken we ook geen vooruitgang. In die zin moeten we niet te rap met de vinger wijzen naar de negatieve berichtgeving. We moeten veeleer kijken naar de oorzaak van de slechte cijfers.

De voorzitter: De heer Bothuyne heeft het woord.

Robrecht Bothuyne (CD&V): Dank u voor de vraagstelling en de antwoorden. Collega Diependaele, u hebt blijkbaar een klein trauma overgehouden aan de federale regeringsdeelname van uw partij. *(Opmerkingen van Matthias Diependaele)*

U spreekt over doodsverachting en dergelijke.

Matthias Diependaele (N-VA): Het bestaan van die regering op zich is al voldoende, zonder eraan deel te nemen. *(Opmerkingen. Gelach)*

Robrecht Bothuyne (CD&V): Goed, dat is genoteerd. U weet dat dit allemaal wordt opgenomen en later tegen u kan worden gebruikt, collega Diependaele. *(Opmerkingen. Gelach)*

Minister, ik ben blij met uw antwoord omdat u duidelijk de ambities handhaaft, in weerwil van wat collega Diependaele zegt, om effectief te gaan voor de elektrificatie van ons transport. Ik heb meteen een bijkomende vraag. Die doelstelling van 7,5 procent in 2020 die u vandaag nog in de krant belijdt, acht u die nog haalbaar? Zult u bijkomende initiatieven nemen?

Wij hebben voor onszelf als partij al een duidelijke keuze gemaakt: de elektrificatie van ons transport zal bijzonder belangrijk zijn in het kader van de klimaatdoelstellingen, maar ook in het kader van ons economisch en renovatiebeleid. Als overheid moeten we daarover heel duidelijk communiceren. Vlaanderen heeft er alle baat bij om dat ook te doen. We hebben de eerste fabriek in ons land, in

Brussel, die niets anders bouwt dan elektrische auto's. Het zou dwaas zijn om dan niet in te zetten op diezelfde technologie in onze regelgeving en ons fiscaal beleid.

Tegen 2020-2030 moeten we komen tot een zero-emissie van nieuwe auto's die worden ingeschreven in het Vlaamse wagenpark. Om daar te geraken zijn er enkele tussenstappen nodig, onder andere de elektrificatie van de vloot van de Vlaamse overheid, en van de leasing- of taxivloot in Vlaanderen en België. Plant u dergelijke tussenstappen? Die mensen uit de leasing- en taxisector zijn heus bereid om die stappen te zetten als er inderdaad een stabiel fiscaal kader is dat hun garandeert dat hun investeringen effectief rendabel kunnen zijn. Wat is uw mening daarover? Plant u ter zake nog initiatieven in de komende maanden?

Jan Bertels (sp.a): De doelstellingen, daar staan we, denk ik, allemaal achter. We moeten bepaalde tussenstappen zetten om de doelstellingen te halen en dat zal niet gemakkelijk zijn, daar moet ik collega Diependaele in bijtreden. In die geest is een stabiel fiscaal kader wel een pluspunt, maar ik heb begrepen dat dat voor de volgende regering is.

Ik heb wel een vraagje met betrekking tot de plug-inhybrides, ook een tussenstap. Wordt de beperkte uitrol van de laadpalen niet als een beperking ervaren wordt voor de potentiële kopers van zo'n plug-inhybride? Ik hoor in mijn omgeving mensen namelijk zeggen dat ze nog niet genoeg weten hoe ze hun auto zullen opladen. Moet er geen verdere versterking komen voor de uitrol van de laadpalen?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Bedankt voor uw bijkomende vragen.

Ik ben alleszins blij dat iedereen toch vasthoudt aan de vooropgestelde doelstelling van 7,5 procent nieuwe zero-emissievoertuigen tegen 2020. Ik denk dat we daarvoor al alle mogelijke maatregelen genomen hebben en dat we ook al het mogelijke blijven doen om die doelstelling te halen.

Mijnheer Diependaele, u kunt tegen de premie zijn, maar het gaat hier om een en-enverhaal. Enerzijds hebben we de fiscale stimuli om de mensen ertoe aan te zetten een zero-emissievoertuig te kopen. Daarnaast hebben we de premies om de mensen over de streep te trekken. We hebben tegelijkertijd begin januari onze campagne 'Van Euh naar Aha' opgezet, die duidelijk aangeeft of het vandaag aangewezen is een zero-emissievoertuig aan te kopen. Op die website staat heel duidelijke informatie over de actieradius, het probleem van de laadpalen en wat men ook maar wil weten. De 'Aha' komt in die campagne heel sterk naar voren want achteraf heeft men de aha-erlebnis dat het misschien toch wel zeer interessant kan zijn om een elektrisch voertuig te kopen.

Tegelijkertijd wil ik toch ook wel even het verhaal van de groepsaankoop situëren, zoals ik recent ook nog in de plenaire vergadering heb gedaan. We kunnen uiteraard aan doemdenken doen en stellen dat die doelstelling van 7,5 procent niet haalbaar zal zijn, maar ik wil dat absoluut niet doen. Ik denk dat we moeten blijven investeren en mensen moeten blijven enthousiasmeren om toch een zero-emissievoertuig aan te kopen. De groepsaankoop van de firma Bobex kan daarin een bijkomende tool zijn. Ik zie dat er bij Bobex toch heel wat mensen interesse hebben getoond voor de aankoop van een voertuig.

Daarmee kom ik ook bij uw vraag, voorzitter. Er is niet alleen interesse om zo'n voertuig aan te kopen, binnen het aanbod van de groepsaankoop zijn ook de laadpalen meegenomen. Men kan dus ook een laadpaal aankopen. Dat alles samen is toch wel een mooie incentive om een zero-emissievoertuig te kopen.

Ik wil ook even terugkomen op de negatieve berichtgeving. U hebt ook het pers-artikel gelezen van onder andere de Ombudsdienst, die zegt niet te weten of het vooropgestelde budget voor premies zal volstaan. Welnu, ik zou, zoals ik al vaker gezegd heb, eigenlijk moeten hopen dat het budget niet volstaat want dat zou betekenen dat we heel veel elektrische wagens hebben kunnen verkopen en dus veel premies hebben kunnen uitkeren.

Ik herhaal: de doelstelling is vooropgesteld. Ik ben blij dat ze kamerbreed gedragen wordt. We hebben natuurlijk geen glazen bol. We kunnen nu niet weten of we die doelstelling van 7,5 procent zullen halen, maar we moeten alles op alles zetten.

Collega Bothuyne, wat de e-tron betreft, deel ik zeker uw bekommernissen. We moeten er zeker rekening mee houden. Wat dat en ook de leasingsector betreft, ga ik binnenkort samenzitten met mijn collega-ministers om na te gaan hoe we daarin zo snel mogelijk tot een consensus kunnen komen. We hebben er alle belang bij dat de leasingvoertuigen, die binnen twee of drie jaar op de markt komen, straks allemaal zero-emissievoertuigen zijn.

Wat de laadpalen betreft, wil ik even zeggen dat de eigenaars van een zero-emissievoertuig hun wagen voor 70 procent thuis opladen en voor 20 procent op het werk. Dat blijkt uit een enquête. De publieke laadpalen zijn dus wat dat betreft geen 'dealbreaker'. *(Opmerkingen van Jos Lantmeeters)*

We hebben met betrekking tot laadpunten ook doelstellingen. Op dit moment hebben we 2600 publieke laadpunten in Vlaanderen. Heel wat lokale besturen zijn op dit ogenblik bezig met de uitrol ervan, waardoor er jaarlijks alleszins 1000 zouden moeten bijkomen. Op die manier zouden we onze doelstelling moeten kunnen halen.

Ik denk dat ik hiermee alle vragen beantwoord heb. Zo niet, dan hoor ik het wel.

De voorzitter: De heer Diependaele heeft het woord.

Matthias Diependaele (N-VA): Eerst en vooral blijf ik erbij dat de premie geen aanvullende incentive is om effectief zo'n wagen te kopen. Ik vind het trouwens al helemaal vreemd dat u moet verwijzen naar een opmerking van de Ombudsdienst om uit te maken of het budget ervoor al dan niet zal volstaan. *(Opmerkingen van minister Lydia Peeters)*

Ik neem aan dat u er als minister toch wel beter zicht op hebt of het budget al dan niet zal volstaan om de premies te betalen. Die verwijzing begrijp ik dus al helemaal niet.

Die groepsaankoop, op zich heeft niemand daar iets tegen. Al heb ik gezien dat er voor sommige modellen van 36.000 euro maar een voordeel van 300 euro zou zijn. Maar dat maakt op zich niet zoveel uit. De kritiek op de groepsaankoop is of de overheid zich te moeien heeft met een dergelijk systeem. Ik vind alleszins van niet. Een privéfirma mag een groepsaankoop organiseren. Dat is vrij ondernemerschap en daar heb ik geen probleem mee. De vraag en kritiek vanuit mijn fractie is echter of wij ons daar als overheid mee moeten inlaten. Volgens mij is het meer voor de show geweest dan voor iets anders.

De opmerking van de voorzitter is in die zin juist. Wij hebben als overheid de taak om ervoor te zorgen dat de omgevingsfactoren voor de aankoop van een elektrische wagen goed zijn. Ik denk niet dat dit zaligmakend is. Je mag voor mijn part elke honderd meter een laadpaal zetten, dat betekent nog niet dat we daardoor plotseling onze doelstellingen qua elektrische voertuigen zullen halen. Maar een van de factoren waarin wij in elk geval gigantisch achterlopen op de

rest van de Europese landen zijn die laadpalen. Dan is het een beetje vreemd dat u cijfers geeft over het opladen, die evengoed zouden kunnen aantonen dat er net meer nood is aan publieke laadpalen.

U geeft nu cijfers over hoe er opgeladen wordt, maar u antwoordt niet of er nu niet meer nood is aan publieke laadpalen. Ik spreek u, voor alle duidelijkheid, dus niet helemaal tegen. Ik stel alleen maar vast dat dat niet het juiste antwoord op die vraag is. We moeten nagaan of de Vlaming al dan niet nood heeft aan meer publieke laadpalen. Er ligt nog zeer veel werk op de plank om dat iets te vergemakkelijken.

Ik heb trouwens altijd heel uitdrukkelijk gezegd dat de overheid maar een beperkt aantal zaken kan doen om de mensen te overtuigen om een elektrische wagen te kopen. Uiteindelijk zal het nog altijd van de mensen zelf moeten komen, van de fabrikanten, van het consumentengedrag: allemaal zaken waarop de overheid geen rechtstreekse invloed heeft. Wij moeten ons concentreren – en dat is wel een beetje een verwijt – op die zaken waarop wij rechtstreeks impact hebben: de infrastructuur, de laadpalen en dergelijke meer. Wij moeten ons voor de rest niet blindstaren op leuke ideetjes en gadgets en cadeautjes. Wij moeten ons beperken tot het echte werk.

De voorzitter: Mevrouw Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Ik heb voor wat betreft de laadpalen eventjes het gedrag van de mensen geschetst. Ik heb zeker niet gezegd dat er geen nood is aan bijkomende laadpalen, dat wil ik duidelijk stellen. We hebben op dit ogenblik een aantal laadpalen, maar u weet ook dat we de doelstelling hebben vooropgesteld om tot minstens 5700 laadpalen te komen. Er moeten er alleszins elk jaar 1000 bijkomen. Ik denk opnieuw dat we wat betreft de lokale besturen heel wat initiatieven nemen.

U zegt dat het meer moet zijn dan alleen wat leuke gadgets. Ik denk opnieuw dat wij als overheid al het mogelijke willen doen om mensen ervan te overtuigen om een elektrisch voertuig te kopen. Een groepsaankoop organiseren – die wij als overheid niet zelf organiseren maar waarvoor we net als andere instanties zoals bijvoorbeeld de provincie Antwerpen een aanbesteding hebben uitgeschreven – is niet het doel an sich, maar we willen daarmee uiteraard nog meer mensen overtuigen om over te stappen naar een elektrisch voertuig. Dat is de doelstelling die we allemaal voor ogen hebben.

De voorzitter: De heer Diependaele heeft het woord.

Matthias Diependaele (N-VA): Ik blijf erbij dat die groepsaankoop geen overheidsopdracht is, maar goed, daarover verschillen we van mening. Ik ga het daarbij laten.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Björn Rzoska aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Begroting, Financiën en Energie, over beleggen in Vlaamse schuld – 680 (2018-2019)

Voorzitter: de heer Jan Bertels

De voorzitter: De heer Rzoska heeft het woord.

Björn Rzoska (Groen): In het rijtje van niet al te sexy maar wat saaie vragen die deze middag worden gesteld, maar edoch belangrijke vragen, heb ik er ook een over het beleggen in Vlaamse schuld.

Minister, op 28 januari communiceerde u dat beleggen in Vlaamse schuld meer dan 1 miljard euro heeft opgebracht. Dezelfde dag verschenen er berichten in de media dat Vlaanderen door te beleggen in Vlaamse schuld 16,5 miljoen euro uitspaart.

De uiteenlopende bedragen – want ik heb die communicatie ook op uw website teruggevonden – getuigen in mijn ogen niet meteen van financiële helderheid en transparantie. Ze zijn beide wel het resultaat van de uitvoering van het decreet betreffende de optimalisatie van het beheer van de financiële activa van de Vlaamse overheidsentiteiten. Het gaat over entiteiten die voor minstens de helft in handen van de Vlaamse overheid zijn.

Het decreet werd in mei 2018 goedgekeurd onder uw voorganger. De bedoeling was en is natuurlijk dat de genoemde entiteiten kasmatig beschikbare middelen die ze tijdelijk niet nodig hebben voor korte – minder dan een jaar – of langere termijn – meer dan een jaar – beleggen in kredietverstrekking aan andere entiteiten. Door deze leningen van de ene Vlaamse entiteit aan de andere moet de Vlaamse overheid zelf minder nieuwe leningen aangaan en daalt de geconsolideerde schuldenlast van de Vlaamse overheid.

Uit de toelichting bij het decreet viel af te leiden dat er, en ik citeer letterlijk, “een zeer grote massa beschikbare gelden” aanwezig was. Concreet ging het over een som van 1,5 miljard euro. Uw voorganger raamde dat van deze som 600 miljoen euro volgens de regels van het decreet zou worden ingezet in 2018. Voor 2019 noemde hij 100 miljoen euro.

In uw communicatie luidt het dat er in 2018 al meteen 1,1 miljard euro in beweging is gezet, waarvan 585 miljoen euro tot minstens eind 2019 en later.

In welk kader past de communicatie die u hebt gevoerd? Vooral omdat het decreet voorziet in een rapportering. Waarom is die rapportering niet eerst aan het Vlaams Parlement overgemaakt?

Welke verklaring of verklaringen hebt u voor het ‘verrassende succes’, zoals u het zelf noemde, van het genoemde activabeheer van de Vlaamse overheidsentiteiten?

In de berichtgeving zag ik dat naast de Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel (BAM) nog acht andere Vlaamse overheidsinstellingen meegedaan zouden hebben. Over welke instellingen gaat het?

Van al dat beleggen in Vlaamse schuld zou de BAM met net geen 440 miljoen euro het leeuwendeel hebben ingevuld. In mijn ogen is dat misschien wat contradictorisch met de grote financieringsnoden van diezelfde BAM voor de realisatie van de Oosterweelverbinding.

Welke entiteiten hebben op de beschreven manier kredieten opgenomen? Voor welke bedragen, welke termijnen en met welke bestemmingen? Hoe wordt omgegaan met het risico op urgente financiële noden bij ontlenende entiteiten?

Entiteiten die hun beschikbare kasmiddelen beleggen via een lening aan andere entiteiten, mogen volgens het decreet geen verliezen lijden en rekenen op een marktconform rendement. Hoe legt u dan uit dat er een rentebesparing van 16,5 miljoen euro gerealiseerd zou worden?

Gezien het verloop van de hele operatie, kan worden geconcludeerd dat de oorspronkelijk geraamde massa van beschikbare financiële activa al medio 2019 gemobiliseerd zal zijn. Denkt u in dat geval aan een uitbreiding of aan een andere formule van activabeheer van de Vlaamse overheidsentiteiten?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mijnheer Rzoska, met betrekking tot de communicatie hebt u zelf aangegeven dat dit decreet, dat unaniem is goedgekeurd in het Vlaams Parlement in 2018, nieuw is en in die zin is ook de rapportage nieuw. Dat is vrij logisch. In de toekomst zal deze rapportage worden geïntegreerd in het rapport over het beleid inzake het kas-, schuld- en waarborgbeheer dat normaaliter uiterlijk per 21 mei wordt ingediend.

Bij uw tweede vraag kan ik verwijzen naar de bespreking van het decreet in het Vlaams Parlement. Mijn voorganger, Bart Tommelein, heeft toen reeds aangegeven dat de betrokken overheidsentiteiten per einde 2016 ongeveer 2,5 miljard euro belegden in financiële producten van korte en lange termijn. Dat bedrag kon dan nog verder worden aangevuld met de actuele stand van de respectieve zichtrekeningen.

Hierbij werd tegelijk ook geduid dat zonder bijkomende specifieke rapportage door deze entiteiten, die trouwens ook door dit decreet mogelijk werd gemaakt, het nog niet mogelijk was om het onderscheid tussen beleggingen in het kader van het maatschappelijk doel en vrij beschikbare kasgelden te maken. Er werd destijds ook voor geopteerd om te vertrekken van een conservatieve raming van 600 miljoen euro voor 2018, een raming die vervolgens in de begroting 2019 en in de meerjarenraming stelselmatig zou oplopen met 100 miljoen euro per jaar.

In tweede orde is het succes van het decreet deels toe te schrijven aan de intensieve gesprekken die voorafgaand aan de implementatie van het decreet zijn gevoerd tussen het kabinet, de administratie Financiën en Begroting en de betrokken entiteiten. Die gesprekken hadden tot doel om de werking van het decreet uit te leggen en om iedereen te sensibiliseren. Uit die gesprekken is naar voren gekomen dat de verschillende entiteiten zich bewust zijn van het belang van het decreet en van de voordelen voor hen.

Op uw vraag of er naast de BAM nog andere Vlaamse overheidsinstellingen meegedaan hebben, kan ik een positief antwoord geven. Naast de BAM, gaat het in concreto over de Vlaamse Milieuholding (VMH), Gigarant, ParticipatieMaatschappij Vlaanderen (PMV), Fonds Wetenschappelijk Onderzoek - Vlaanderen (FWO), NV Diestsepoort, vzw 'de Rand', de Vlaamse Maatschappij voor Sociaal Wonen (VMSW) en de Vlaamse Participatiemaatschappij (VPM). Indien u dat wenst, kunnen we u het volledige overzicht bezorgen van wat zij effectief aan obligaties hebben ingediend en dus voor welk bedrag zij beleggingen hebben gedaan.

U geeft aan dat het verhaal van de BAM en die 440 miljoen euro ietwat contradictorisch zou zijn omdat de BAM enerzijds een groot bedrag in schuld belegt, terwijl ze anderzijds grote financieringsnoden heeft voor de realisatie van de Oosterweelverbinding. Toch kunnen we die vaststellingen verklaren. U weet dat de BAM ondertussen al jaren bezig is met de voorbereiding van de Oosterweelverbinding. Hiertoe heeft ze in het verleden al enkele belangrijke kapitaalinjecties gekregen om het achterliggende financiële model van de Oosterweelverbinding te ondersteunen. Eind 2017 werd er bijvoorbeeld nog principieel beslist om een nieuwe kapitaalinjectie van 350 miljoen euro te doen. In 2018 is de kapitaalverhoging doorgevoerd en tegelijk voor 25 procent volstort. Daarnaast krijgt de BAM van haar dochter de NV Tunnel Liefkenshoek jaarlijks een retributie.

Al deze effecten genereren cash die momenteel nog niet volledig nodig is voor de actuele werking van de BAM en de voorbereidende studies en werken die ze laat uitvoeren.

In afwachting van het volop op gang komen van de hoofdwerken, kan er dus nog tijdelijk geld worden belegd bij de Vlaamse Gemeenschap. Zodra de hoofdwerken op

kruissnelheid zijn, zullen deze beleggingen stelselmatig wegvallen en zal de Vlaamse Gemeenschap leningen verstrekken aan de BAM, zoals eerder altijd is meegedeeld.

Ondanks het op middellange termijn wegvallen van de beleggingen door BAM, gaan wij toch uit van een stabilisatie of beperkte verdere groei van het systeem van beleggen in Vlaamse schuld. Hier spelen meerdere elementen.

Vooreerst is er de overgangsmaatregel die de entiteiten toelaat om hun korte- en langetermijnbeleggingen bij externen te behouden tot de vervaldag. Het aflopen van deze korte- en langetermijnbeleggingen genereert met andere woorden in de toekomst bijkomende vrije kasgelden. We denken dan in het bijzonder aan het Agentschap Vlaamse Sociale Bescherming met een obligatieportefeuille van om en bij de 700 miljoen euro.

Tegelijk gaan we er ook van uit dat er nog verdere optimalisaties mogelijk zijn, omdat de buffer aan 'benodigde' kasgelden die de entiteiten momenteel nog aanleggen, soms nog relatief groot is.

Om die optimalisatie ook in concreto vorm te geven, bepaalt de Vlaamse Codex Overheidsfinanciën – die normaliter volgende week ter bespreking op de agenda staat – ook nog dat niet enkel de beleggingen van betrokken entiteiten bij de Vlaamse Gemeenschap dienen te gebeuren, maar dat ook het kasbeheer door de Vlaamse overheid zal worden gedaan in de toekomst. Hierdoor worden de geplande buffers aan 'benodigde' kasgelden dadelijk geïntegreerd in de kaspositie van de Vlaamse Gemeenschap.

Tot slot zijn er ook nog instellingen die vrijwillig kunnen toetreden. Bijvoorbeeld bij de instellingen van het hoger onderwijs is er nog een mooie bron van middelen die zou kunnen worden aangesneden. Ik ga ervan uit dat op het moment dat de werking van het decreet beleggen in Vlaamse schuld bekender wordt, men ook vanuit die hoek wel interesse gaat tonen.

U vroeg wie nu precies de leningen heeft opgenomen en daarover kan ik redelijk kort zijn. Enkel de Vlaamse Gemeenschap heeft deze leningen opgenomen. Dit past binnen de globale financieringspolitiek van de Vlaamse overheid om zoveel mogelijk middelen te centraliseren. Die centralisatie zal ertoe bijdragen dat er minder kapitaal moet worden opgehaald op de internationale kapitaalmarkt om aan de totale financieringsbehoefte te voldoen.

Om tegemoet te komen aan de urgente financiële noden bij ontlenende entiteiten, is er een zekere mate van flexibiliteit ingebouwd in het decreet. Elke belegging kan te allen tijde vervroegd worden terugbetaald, mits het betalen van een kleine penalisatie. Deze penalisatie werd toegevoegd in uitvoering van het decreet om ondoordacht beleggen te vermijden. Deze flexibiliteit biedt een extra zekerheid aan de overheidsentiteiten. Het is eveneens een sterke troef ten opzichte van beleggingen bij financiële instellingen waar dergelijke bijna kosteloze flexibiliteit niet van toepassing is.

U vraagt zich ook af hoe de garantie op een marktconform tarief te rijmen valt met een rentebesparing van 16,5 miljoen euro?

In de feiten spreken we hierbij over een optimalisatie waarbij een duurzame bron van 'rollende' ofwel 'veelal hernieuwde' korte- en middellangetermijngelden wordt aangeboden.

Momenteel dreigen vele entiteiten een negatieve rente te krijgen op hun kortetermijnbeleggingen. De Vlaamse Gemeenschap voorziet evenwel niet in negatieve rentes in het systeem van beleggen in Vlaamse schuld, wat dus een win-win genereert voor beide partijen.

Deze korte- en middellangetermijnbeleggingen beperken op hun beurt de nood aan de uitgifte van langetermijnobligaties door de Vlaamse overheid. De rente op lange termijn is in normale omstandigheden dan weer hoger dan de rente op korte termijn.

Vertrekkende van de recentste langetermijnguitgifte door de Vlaamse Gemeenschap – die een zogenaamde 'yield' van ongeveer 1,5 procent bood –, kunnen we nu uitgaan van een besparing van 1,5 procent rente op een bedrag van 1,1 miljard euro, ofwel 16,5 miljoen euro op jaarbasis.

Met betrekking tot uw laatste vraag inzake het eventueel voorzien in een uitbreiding of via andere formule voor het activabeheer van de Vlaamse overheids-entiteiten heb ik reeds verwezen naar het stelselmatig aflopen van de overgangsmaatregel met betrekking tot uitstaande beleggingen bij externen, de overname van het kasbeheer van betrokken entiteiten én de vrijwillige deelname van andere entiteiten, zoals bijvoorbeeld het hoger onderwijs.

De voorzitter: De heer Rzoska heeft het woord.

Björn Rzoska (Groen): Minister, u hebt zeer uitgebreid geantwoord, waarvoor dank.

Ik zou wel willen aandringen op een rapportage, ook al moet het in de toekomst inderdaad in het andere rapport rond kas- en schuldbeheer worden geïntegreerd. In uw antwoorden hebt u al een tipje van de sluier opgelicht, maar ik wil toch aandringen zodat we als parlement de rapportage kunnen volgen en zien welke stappen er zijn gezet.

We hebben het decreet altijd gesteund, maar op zich is het wel vreemd dat we bepaalde entiteiten – laat ons maar zeggen – behoorlijk betoelagen voor bepaalde opdrachten en dat er dan toch behoorlijke volumes ter beschikking blijven om te beleggen. Vanuit uw schuldbeheer snap ik het wel, maar het staat soms wat haaks op de stringente financiële begrotingspolitiek van de Vlaamse Regering, die ik snap. Het is vreemd dat u zelfs nu een opening maakt voor een agentschap dat, als ik het goed heb begrepen, een aantal extern lopende beleggingen heeft en dat we rekenen op het effect van de beleggingen op korte en lange termijn, wat betreft het aangaan van leningen.

Voor de rest begrijp ik wel dat, als je centraliseert, het enkel de Vlaamse Gemeenschap is die de leningen centraliseert. Maar het blijft soms wat vreemd in het discours rond middelen dat er blijkbaar zulke grote volumes beschikbaar zijn bij heel wat entiteiten die we op een of andere manier rechtstreeks betoelagen.

Jan Bertels (sp.a): Minister, ik heb u niet goed begrepen. De optimalisatie en het beheer van de financiële actieven en het beleggen in de Vlaamse schuld: dat zijn pistes die we kamerbreed hebben goedgekeurd, en dat is een goede zaak.

U hebt gezegd dat de Vlaamse Gemeenschap geen negatieve rente betaalt. Dat kan ik nog begrijpen, want anders maak je een probleem voor de instellingen die bij u beleggen. Maar het tweede begrijp ik niet goed. U zegt dat de 16,5 miljoen euro berekend is op een rentebesparing alsof we die moeten afzetten op 1,5 procent ten opzichte van 1,1 miljard euro, waarbij 1,5 procent de langetermijnrente is. Ik zeg het nu heel kort door de bocht. Dan heb je natuurlijk een optimalisatie gedaan van je mogelijke rentebesparing. Als je dat op korte termijn zou hebben belegd – wat waarschijnlijk ook zou moeten –, dan is dat geen 1,5 procent rente maar veel minder. Je hebt daar dus ook een optimalisatie gedaan van de potentiële winst die je kunt maken. Dat is een beetje bij het haar getrokken, want je hebt natuurlijk niet alles kunnen omzetten in langetermijnrente.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mijnheer Rzoska, we hebben op dit ogenblik de lijst bij van het communicatieverhaal waarover u het had. We zullen dat straks in het totale plan mee opnemen, maar we zullen het nu al ter beschikking stellen. Dat kan zelfs als [bijlage](#) bij het verslag. Dan heeft iedereen daar zicht op.

Mijnheer Bertels, ik heb het duidelijk geschetst. Doordat de middelen op dit ogenblik ter beschikking worden gesteld van de Vlaamse overheid, moeten we inderdaad niet lenen, en daardoor is er die besparing. Dat is dus een duurzame aanwending van de middelen. Het is opnieuw een win-winsituatie voor iedereen. *(Opmerkingen van de heer Jan Bertels)*

U lacht, voorzitter, u lacht instemmend, neem ik aan.

De voorzitter: De heer Rzoska heeft het woord.

Björn Rzoska (Groen): Minister, ik kijk uit naar die informatie en ik denk dat dit nog wel een paar keer zal terugkomen, gezien ook de concrete en terechte vraag van de voorzitter.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.