



Klik of tik om tekst in te voeren.

DE VLAAMSE MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

NOTA AAN DE VLAAMSE REGERING

Betreft: - Ontwerp visie 'Clean power for transport' 2030

Principiële goedkeuring

Samenvatting

Voorliggende ontwerp visie heeft als bedoeling om de doelstellingen en strategielijnen van het beleid 'Clean power for transport' (CPT) 2021-2030 te benoemen en maatregelen te voorzien voor de periode tot 2025.

1. SITUERING

A. BELEIDSVELD/BELEIDSDOELSTELLING

Deze ontwerp visie heeft binnen het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken betrekking op het beleidsveld "algemeen mobiliteitsbeleid".

B. VORIGE BESLISSINGEN EN ADVIEZEN

2. INHOUD

Inleiding

De bijgevoegde CPT-visie 2030 is een vervolg op het CPT-actieplan¹, goedgekeurd door de Vlaamse Regering op 18 december 2015. Net als het actieplan kadert deze visie in de Europese AFID-richtlijn². Ter uitvoering van deze richtlijn werd o.m. eind 2016 een Belgisch beleidskader ingediend bij Europa. Over de uitvoering van dit beleidskader werd eind 2019 een eerste keer aan Europa gerapporteerd. Daarbij werd ook een doorkijk richting 2025 en 2030 meegegeven.

¹ Actieplan 'Clean power for transport' (VR 2015 1812 DOC.1438/2 TER)

² Richtlijn 2014/94/EU van het Europees Parlement en de Raad van 22 oktober 2014 betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen.

De ambities m.b.t. CPT passen ook in de Europese strategie voor duurzame en slimme mobiliteit, meer bepaald het eerste kerndomein 'Het gebruik van emissievrije voertuigen, hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen en de bijbehorende infrastructuur bevorderen'.

Met deze visie wordt ook verder invulling gegeven aan de voorstellen in het Energie- en Klimaatplan en het Luchtbeleidsplan.

Proces

Om tijdig over een toekomstbeeld te beschikken, worden in de ontwerp CPT-visie doelstellingen naar voor geschoven en worden voorstellen geformuleerd voor de belangrijkste uitdagingen. Elementen uit deze visie werden al ingeschoven in het Energie- en Klimaatplan en het Luchtbeleidsplan, maar in functie van de Europese verplichting zijn een specifieke focus op CPT en een verdere detaillering daarbij noodzakelijk. Bovendien wordt hiermee ingespeeld op eerdere vragen van het Vlaamse Parlement naar een opvolger voor het afgelopen CPT-actieplan.

De visie is tot stand gekomen in overleg met de betrokken beleidsdomeinen en de diverse stakeholders. Bij het ontwerpen zijn de leden van het CPT-team bevroegd over de doelstellingen en de belangrijkste strategielijnen. Dit team werd opgericht in uitvoering van het CPT-actieplan en bestaat uit vertegenwoordigers van FEBIAC, TRAXIO, NGVA, VUB-MOBI, ASBE, VIL, FLUVIUS, Waterstofnet, BBL, VOLTA, OCP, I-Cleantech, AGORIA, VVSG en de departementen Omgeving, EWI en MOW.

Om een cijfermatige insteek richting het Energie- en Klimaatplan en het Luchtbeleidsplan te verzekeren, zijn de voorgestelde doelstellingen m.b.t. de marktaandelen door VITO modelmatig doorgerekend op hun impact op CO₂- en andere luchtmissies.

Inhoud van het actieplan

1. Principes

Om de energie- en klimaat/lucht doelstellingen te halen, is een drastische vergroening van de mobiliteit cruciaal. Dat moet gebeuren door een vermindering van de verreden kilometers en een vergroening van het voertuigenpark in alle segmenten. De vergroening van het park richt zich enerzijds op de traditionele verbrandingsmotoren en de aard van de daarbij gebruikte brandstof; anderzijds op de doorbraak van meer milieuvriendelijke aandrijftechnologieën.

Deze visie focust zich op de doorbraak van die milieuvriendelijke aandrijftechnologieën en de daartoe noodzakelijke infrastructuur. Het gaat hierbij om de omschakeling naar 'clean power for transport (CPT)' en uiteindelijk naar zero-emissievoertuigen. Vlaanderen onderschrijft hiermee de doelstellingen van de gelijknamige Europese CPT-richtlijn, waarbij een alsmatig groter aandeel elektrische voertuigen (batterij-elektrisch of op brandstofcellen) het doel zijn.

In de periode 2021-2030 zal de grootste stap in de vergroening van het voertuigenpark gezet worden. De ambities worden daarbij opgeschaald. Voor personenwagens zal de helft van de markt in 2030 bestaan uit zero-emissiewagens. Een verdere uitfasering van de verkoop van personenwagens met verbrandingsmotoren is hierbij het ultieme doel. Alleen op die manier is de transitie mogelijk naar een wagenpark dat enkel bestaat uit zero-emissie-voertuigen in 2050. Het enige bestaande zero-emissie alternatief zijn voertuigen gevoed door batterijen (met inbegrip van brandstofcellen). Rijden op aardgas wordt bijgevolg aanzien als een tijdelijke overgangstechnologie, die meer mogelijkheden biedt naarmate gebruik kan worden gemaakt van groen gas. Zero emissie is zeker het doel voor de lichtere voertuigen, zoals tweewielers en personenwagens, maar ook voor bestelwagens en (lijn)bussen. Voor de zwaardere vracht zal nog verkend worden in welke mate en wanneer zero-emissie-transport mogelijk is en wat de eventuele alternatieven zijn. Aanvullend aan de

technologietransitie wordt ingezet op downsizing. Hoe lichter/kleiner het (elektrisch) voertuig, hoe efficiënter het gebruik en hoe kleiner het ruimtegebruik. Ook het delen van voertuigen draagt bij tot de beperking van het park en het bijhorende ruimtegebruik.

2. Doelstellingen

Deze visie bouwt verder op de doelstellingen uit het CPT-actieplan 2020, en beoogt de verdere verlaging van de uitstoot door transport. Ze worden niet alleen aangevuld richting 2025 en 2030, maar ook uitgebreid naar andere voertuigtypes: brom- en motorfietsen, bussen en vrachtwagens.

Hieronder wordt de ambitie voor de diverse voertuigtypes geschetst. Samen met de vergroening van de traditionele voertuigen (diesel en benzine) en de beoogde significante daling van het aantal voertuigkilometers, zoals berekend in het kader van het Energie- en Klimaatplan, zou dit voor transport een CO₂-emissiereductie moeten opleveren van 23% in 2030. Desondanks blijft de globale klimaatdoelstelling uitdagend en wordt bovendien gedacht aan aanscherping. De hier geschetste ambities zijn vanuit dat oogpunt dan ook een minimum.

De zero-emissie voertuigen zorgen ook voor substantiële bijdragen in het kader van de lucht- en de geluidsproblematiek. In het licht daarvan wordt een bijkomende focus gelegd op stedelijke en/of dichtbevolkte gebieden en op bijkomende voertuigtypes.

	markt 2025	markt 2030
PERSONENWAGENS		
Zero-emissie	20%	50%
PHEV	10%	20%
CNG	10%	10%
BROMFIETSEN		
Zero-emissie	100%	100%
MOTORFIETSEN		
Zero-emissie	20%	50%
BESTELWAGENS		
Zero-emissie	11%	30%
PHEV	7%	14%
CNG	10%	20%

	markt 2025	markt 2030
VRACHTWAGENS		
Zero-emissie	0%	5%
CNG/LNG	5%	15%
OPENBARE BUSSEN		markt 2035
Zero-emissie	50%	100%
PHEV	20%	0%
ANDERE BUSSEN		markt 2030
Zero-emissie	5%	10%
PHEV	10%	20%
CNG	10%	20%

Hierbij wordt gerekend op de verdere ontwikkeling van de markt én op een mix van stimulerende en begeleidende maatregelen vanwege de overheid.

3. Strategielijnen

In de visie worden negen strategielijnen voorgesteld voor de periode 2021-2030.

Een eerste strategielijn richt zich op het stimuleren van vraag en aanbod op de voertuigenmarkt (1). Ondanks de positieve evolutie blijven de aankooprij, het aanbod (modellen én volumes) en de actieradius belangrijke drempels voor de doorbraak van zero-emissie voertuigen. Een tweede strategielijn beschrijft de wijze waarop we een toekomstgerichte laad- en tankinfrastructuur verder vorm kunnen geven en hoe deze ingeschakeld kan worden in het energiesysteem (2). De nood aan performante batterijen (3) sluit hier naadloos bij aan. In een vierde luik wordt een lans gebroken voor het beter benutten van de efficiëntie van lichte elektrische voertuigen (4) met een link naar het mobiliteitssysteem. Daarna wordt ingezoomd op nichevloten en bedrijfsploten als koplopers in de

transitie naar zero-emissie (5) en op de (technologische) uitdagingen m.b.t. vrachtvervoer (6). Dit wordt gevolgd door en zijsprong richting een gebiedsgerichte aanpak met de uitbouw van lage-emissie-zones (7). Vervolgens worden kort de opportuniteiten voor de Vlaamse economie en tewerkstelling aangehaald (8). Tot slot komt de organisatie van het netwerk aan bod, waarbij de focus ligt op samenwerking en communicatie.

3. BESTUURLIJKE IMPACT

A. BUDGETTAIRE IMPACT VOOR DE VLAAMSE OVERHEID

De goedkeuring van de CPT-visie 2030 heeft als dusdanig geen bijkomende budgettaire weerslag.

De uitvoering van de visie zal in de toekomst noodzakelijkerwijs bijkomende investeringen met zich meebrengen. In de eerste plaats worden die verwacht vanwege de privésector, zowel in infrastructuur als in voer- en vaartuigen. In sommige gevallen kan het opportuun zijn dat de overheid bepaalde investeringen en andere uitgaven faciliteert of (deels) voor eigen rekening neemt, al dan niet in cofinanciering met bijvoorbeeld Europese steun. Voor de uitrol van de benodigde laadinfrastructuur zal alvast gebruik gemaakt worden van relance-middelen.

De IF verleent gunstig advies dd. 12.04.21.

Het begrotingsakkoord werd verleend dd. 26.04.21.

B. IMPACT OP HET PERSONEEL VAN DE VLAAMSE OVERHEID

De goedkeuring van de CPT-visie heeft op zich geen weerslag op het personeelsbestand en de personeelsbudgetten. Bij de verdere concretisering van de verschillende strategielijnen kan de Vlaamse Regering beoordelen of de uitvoering een weerslag zal hebben.

C. IMPACT OP DE LOKALE EN PROVINCIALE BESTUREN

Hoewel de lokale besturen belangrijk zijn voor de uitrol van schone brandstoffen, heeft de goedkeuring van de CPT-visie op zich geen weerslag op hun inzet van personeel en financiële middelen.

4. VERDER TRAJECT

Deze ontwerpvisie wordt voor principiële goedkeuring aan de Vlaamse regering voorgelegd. Vervolgens zal het advies ingewonnen worden van de adviesraden SERV, MORA en de MiNa-Raad. Na deze adviezen zal de visienota opnieuw worden voorgelegd aan de Vlaamse regering voor definitieve goedkeuring.

5. VOORSTEL VAN BESLISSING

De Vlaamse Regering beslist:

- haar principiële goedkeuring te hechten aan deze ontwerp visie;
- de minister bevoegd voor Mobiliteit en Openbare Werken de opdracht te geven om over de ontwerp visie het advies in te winnen van SERV, MORA en de MiNa-Raad.

Lydia PEETERS

Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken

Lijst bijlagen:

1. Ontwerp visie 2030 'Clean power for transport'