

Advies

Ontwerpvisie Clean Power for Transport 2030

Brussel, 1 juni 2021

Adviesvraag: Ontwerpvisie Clean Power for Transport 2030
Adviesvrager: Lydia Peeters - Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken
Ontvangst adviesvraag: 3 mei 2021
Adviestermijn: 30 dagen
Decretale opdracht: adviesfunctie
Goedkeuring raad: 1 juni 2021

Contactpersoon: Hans Bonnarens - hbonnarens@serv.be

Inhoud

Inhoud	3
Krachtlijnen	4
Inleiding	7
Advies	9
1 De beperkte ambitie van de Clean Power visie	9
1.1 Onduidelijke doelstellingen bemoeilijken beleid	9
1.2 Rekening houden met externe impact op doelstellingen	9
1.3 Dringend nood aan duidelijke keuzes	10
2 Te weinig integratie van plannen, beleid en actuele ontwikkelingen	11
3 Vergeten categorieën met potentieel	14
4 Goederenvervoer verdient een volwaardige Clean Power strategie	14
4.1 Mobiliteitsrapport 2019	15
4.2 Maatwerk voor verschillende modi	15
5 Een nieuw geïntegreerd laadparadigma	17
6 Fiscaliteit, premies en stimulansen	20

Krachtlijnen

Om de klimaat-, milieu- en luchtkwaliteitsdoelstellingen te halen moet Vlaanderen aanzienlijke emissiereducties realiseren tegen 2030. De brede transportsector van het personen- en goederenvervoer moet een aanzienlijk deel van deze inspanning op zich nemen. Om dit te realiseren stelt de Mobiliteitsraad al langer een globale visie voorop: het **verminderen** van transportbewegingen, het **verschuiven** naar andere modi (volgens het STOP-principe in het personenvervoer en een comodaliteit in het goederenvervoer) en het **vergroenen** van vervoer dat niet kan verminderd noch verschoven worden.

Een ambitieuze visie moet ook duidelijk zijn

De Vlaamse Clean Power for Transport (CPT) visie voor 2021-2030 is een cruciaal onderdeel van het Vlaamse beleid dat ons naar een duurzame mobiliteit moet brengen. De MORA meent echter dat de voorgelegde ontwerpvisie CPT nog een gebrek aan ambitie vertoont. Daarnaast hekelt de Raad de impliciete tegenstrijdigheid op vlak van doelstellingen en het soms ontbreken van concrete maatregelen in de CPT-visie.

Een visie moet mijlpalen voor het beleid uitzetten maar het openlaten van bepaalde keuzes in de ontwerpvisie heeft eerder een beperkend effect op de toekomst. Hierdoor ontbreken de stimulansen voor de beweging richting duurzame mobiliteit, net op een moment dat verschillende ontwikkelingen razendsnel evolueren. Het gevoerde CPT-beleid zal immers bepalen of Vlaanderen in het komende decennium de boot zal missen.

Echte ambitie betekent keuzes maken

Europese beleidsmakers, maar ook de federale overheid, kiezen ervoor om in het komende decennium versneld in te zetten op batterij-elektrische personenwagens. Zij gaan zo mee met de trend in de markt en bij verschillende constructeurs.

De MORA vraagt dat de Vlaamse Regering afstand neemt van het jarenlange gelijkwaardig behandelen van elektrische, (plug-in) hybride en CNG-wagens. Maak van de CPT-visie 2021-2030 een significant kantelpunt en zet de overheidsinvesteringen op korte termijn enkel in op batterij-elektrische personenvervoertuigen om zo de klimaat- en milieudoelstellingen te bereiken. Zo geeft de Vlaamse Regering een duidelijk signaal aan consumenten en de markt. De MORA verwacht daarbij wel dat de Vlaamse Regering in het stimuleren van elektrische mobiliteit geen onnodige drempels opwerpt en de markt vrij laat om op eigen initiatief andere zero-emissietechnologieën te ontwikkelen.

Daarnaast zijn er verschillende modi waar de gemaakte keuzes niet realistisch zijn of de keuzes niet gemaakt worden. Voor het openbaar vervoer stemmen de doelstellingen in de ontwerpvisie bijvoorbeeld niet langer overeen met de actualiteit van het e-busprogramma en vergroeningsinitiatieven voor autobussen in de privésector worden volledig over het hoofd gezien.

Externe ontwikkelingen hebben een voorspelbare impact op ambitie

Het gebrek aan ambitie wordt versterkt door de te voorziene impact van externe ontwikkelingen. Een voortdurende afstemming tussen beleidsniveaus is essentieel om de transitie enige slaagkans te geven in Vlaanderen.

- De E.U. plant een aanscherping van zijn emissiedoelstellingen tegen 2030. Het weinig ambitieuze Vlaamse pad richting duurzame mobiliteit belooft enkel langer te worden wanneer de Unie ervoor kiest om de eindstreep te verleggen.
- De Vlaamse Regering wil ondersteuning bieden voor het federale beleid om het bedrijfs- en salariswagenpark versneld te elektrificeren door sterker in te zetten op laadinfrastructuur op bedrijventerreinen en andere semipublieke locaties. De Vlaamse Regering moet hier een voortrekker zijn om deze boost in elektrificatie in goede banen te leiden.
- De consument mag absoluut geen slachtoffer worden van een beleid dat deze verwachte transitie niet goed heeft voorbereid. Bij ongewijzigd beleid zal de vraag naar elektrische laadcapaciteit al snel de targets van deze ontwerpvisie overstijgen. Dit zal consumenten eerder wejagen van duurzame mobiliteit in plaats van aanmoedigen om de overstap te maken.

Ambitie voor alle modi, ook in goederenvervoer en logistiek

Op het vlak van goederenvervoer worden veelbelovende oplossingen op het vlak van duurzaamheid over het hoofd gezien of slechts zijdelings behandeld. Dit is symptomatisch voor de gebrekkige aandacht die de CPT-ontwerpvisie schenkt aan de vergroening van de aandrijftechnologieën in het goederenvervoer en de logistieke sector.

De MORA wil een heldere en ambitieuze strategie voor clean power in de goederenvervoersector. De Raad wordt in deze vraag ondersteund door actoren uit de transportsector, de havens en de steden en gemeenten die bereid zijn om via overleg te komen tot een routeplan dat duidelijker en ambitieuzer is dan de huidige voorstellen in de ontwerpvisie. Een werkbaar kader rond stedelijke distributie, het inzetten op toekomstgerichte aandrijftechnologieën – al dan niet via gerichte premies om de total cost of ownership tijdelijk te verlagen – en het planmatig voorzien van laad- en tankinfrastructuur moeten hierbij kernpunten zijn.

Een nieuw ambitieus laadparadigma

De maatregelen en doelstellingen rond laadinfrastructuur moeten eveneens ambitieuzer. De MORA vraagt om te stoppen met de eenzijdige focus op een vraaggestuurd model ('paal volgt wagen') door in deze fase van de transitie ook te kiezen voor een proactieve en strategische inplanting van laadinfrastructuur voor personen- en goederenvervoer.

- Zorg voor een afstemming van het beleid rond basisbereikbaarheid, Hoppinpunten, regionale logistieke knooppunten, lokaal energiebeleid, enz. overeenstemt met de clean-powerdoelstellingen.
- Integreer sociaal, ruimtelijk, mobiliteits- en energiebeleid niet enkel op Vlaams niveau, maar ook op het niveau van buurten, gemeenten en vervoerregio's. Een louter vraaggestuurd model zorgt voor een Mattheüseffect bij elektrische mobiliteit en houdt in het slechtste geval geen rekening met de ruimtelijke en energetische draagkracht van buurten.
- Kijk naar de toekomst, niet naar het heden: een versnelde toename van (ultra)snelladers is noodzakelijk om de onvermijdelijke vraagstijging op te vangen in personen- en goederenvervoer.
- Maak laden gemakkelijk, toegankelijk en gestandaardiseerd, en zorg ervoor dat de prijsstructuren voor verschillende soorten laden transparant en eerlijk zijn voor de gebruikers.

De Raad wil met dit advies onderlijnen dat de finale Clean Power for Transport visie 2021-2030 – net als het verschuiven en het verminderen van mobiliteit – een hoeksteen zal zijn van het Vlaamse beleid om de klimaat-, milieu- en luchtkwaliteitsdoelstellingen te halen.

De Mobiliteitsraad is daarom bereid zijn volle medewerking te verlenen aan het verfijnen en scherper stellen van de ambities in de CPT-visie 2021-2030.

Inleiding

Op maandag 3 mei werd de MORA om advies gevraagd over de ontwerpvisie 'Clean Power for Transport 2021-2030' (CPT) door minister Lydia Peeters. De adviestermijn bedraagt dertig dagen.

Omdat deze visie zowel elementen voor personen- als goederenvervoer bevat, heeft het MORA-secretariaat de elementen van het advies voorgelegd en besproken in een gezamenlijke commissie personenmobiliteit en goederenvervoer op 18 mei 2021.

Link met Mobiliteitsverslag 2021

Nog voor de ontvangst van de adviesvraag was al beslist dat het jaarlijkse Mobiliteitsverslag van de MORA het thema 'elektrificatie van vervoer' zou behandelen. Een aantal van de advieselementen zullen op een meer diepgaande manier behandeld worden in het Mobiliteitsverslag. Daarnaast zullen verschillende aspecten van elektrificatie die buiten de scope van dit advies vallen, uitgebreider aan bod komen in het Mobiliteitsverslag.

Advies conceptnota CPT

In oktober 2015 gaven MORA en SERV gezamenlijk advies over de conceptnota Clean Power for Transport¹. Deze conceptnota was een eerste stap naar een Vlaamse invulling van de gelijknamige Europese richtlijn uit november 2014.

De raden meenden dat de vooropgestelde doelstellingen voor 2020 realistisch waren en toonden zich tevreden over de intentie van de Vlaamse overheid om op korte termijn verschillende acties en proefprojecten (o.m. voor nichevloten) op poten te zetten.

MORA en SERV gaven ook nog een aantal aandachtspunten mee om ervoor te zorgen dat het Vlaamse CPT-beleid een duurzame basis zou krijgen:

- Zorg ervoor dat het verduurzamen van het voertuigenpark ook meegenomen wordt in verschillende (toen nog) proefprojecten inzake basisbereikbaarheid, regelluwe zones, stadsdistributie, ...
- Communiceer duidelijk naar de eindgebruikers. Doe hiervoor beroep om samenwerking met stakeholders uit de publiek en private sector.
- Kies duidelijk voor een aantal prioritaire gebruikersgroepen. Gerichte acties voor nichevloten, bedrijfswagens, bedrijfsvloten, enz. kunnen voor snelle en zichtbare veranderingen zorgen.
- Maak de plaatsing van laad- en tankinfrastructuur ook deels afhankelijk van de keuze voor bepaalde vloten.
 - Besteed hierbij aandacht aan de nood aan snel/slim laden, laden op semipublieke plaatsen, werklocaties en bedrijventerreinen.
 - Houd rekening met de grenzen van 'paal volgt wagen' (dit principe volgen is immers nuttiger in stedelijke omgevingen waar privaat laden lastiger is, maar moet niet overal onverminderd toegepast worden).
- Zorg voor een goede nulmeting en monitoring
- Besteed meer aandacht aan de mogelijkheden tot vergroening in het goederenvervoer, meer specifiek in de binnenvaart en het wegvervoer van goederen.

¹ MORA, "Advies conceptnota Clean Power for Transport". Brussel, 26 oktober 2015. <https://www.mobiliteitsraad.be/mora/publicatie/advies-conceptnota-clean-power-transport>

Behalve de vraag inzake nulmeting en monitoring, en de vraag om voor prioritaire gebruikersgroepen te kiezen, zijn de overige advieslijnen uit 2015 slechts beperkt meegenomen in het Vlaamse CPT-beleid van de voorbije jaren. Een aantal van bovenstaande aandachtspunten, bijvoorbeeld de vergroening in het goederenvervoer, de grenzen aan 'paal volgt wagen', de nood aan snel/slim laden op (semi)publieke locaties, komen allemaal terug in dit advies op de ontwerpvisie CPT 2030.

Advies

De MORA kiest ervoor om zijn advies te structureren aan de hand van zes hoofdlijnen die tezamen een volledig beeld geven van de standpunten van de Raad over de ontwerpvisie Clean Power for Transport.

In de eerste twee hoofdstukken beoordeelt de MORA de ambitie van de CPT-ontwerpvisie en de mate waarop de visie geïntegreerd is met andere beleidsplannen. Vervolgens staat de MORA stil bij een aantal vergeten voertuigcategorieën die volgens hem thuishoren in een volwaardige CPT-visie en vraagt de Raad om een volwaardige clean-powerstrategie te maken voor het goederenvervoer. Ten slotte buigt de Raad zich over de nood aan een nieuw laadparadigma dat afwijkt van de huidige stand van zaken, en bespreekt hij kort de moeilijkheden rond premies, stimulansen, belastingen en accijnzen.

1 De beperkte ambitie van de Clean Power visie

1.1 Onduidelijke doelstellingen bemoeilijken beleid

In de ontwerpvisie stelt de Vlaamse Regering zich in lijn met een aantal Europese doelstellingen. Een eerste, eerder algemene doelstelling in de visie is de “omschakeling naar ‘clean power for transport’ met als uiteindelijke doelstelling een zero-emissievoertuigenpark.”

Verderop in de inleiding van de visie wordt echter duidelijk dat in de Vlaamse CPT-visie toch niet het volledige voertuigenpark bedoeld wordt. Twee specifieke doelstellingen in de visie maken deze beperking duidelijk:

- Het uitfasen van de verkoop van personenwagens met verbrandingsmotoren tegen 2035.
- Een wagenpark met enkel zero-emissievoertuigen tegen 2050, inclusief bestelwagens en (lijn)bussen.

De impliciete tegenstrijdigheid op vlak van doelstellingen loopt verder doorheen de CPT-ontwerpvisie. Enerzijds worden doelstellingen als zeer ambitieus gepresenteerd, maar anderzijds zijn doelstellingen en de nodige maatregelen onduidelijk of zelfs afwezig. De MORA vreest dat Vlaanderen hierdoor niet voorbereid is om de juiste keuzes te maken op vlak van deze snel evoluerende technologieën.

1.2 Rekening houden met externe impact op doelstellingen

De doelstellingen rond CPT bestaan niet in een Vlaams vacuüm. Belangrijke graadmeters én verplichte doelstellingen zijn terug te vinden in de Europese regelgeving rond duurzame mobiliteit, broeikasgasemissies, luchtvervuiling, enz. Ook de invloed van marktwerking is aanzienlijk in de snel veranderende markt van duurzame mobiliteit en aandrijftechnologieën.

Een aanpassing van Europese regelgeving of externe marktinvloeden kunnen dus een aanzienlijke impact hebben op de Vlaamse doelstellingen. Deze impact vergroot wanneer Vlaanderen kiest om zich te richten op minimumdoelstellingen en vervolgens bij een eventuele aanpassing een grotere kloof met de nieuwe doelstellingen moet gedicht worden. Daarom vraagt de MORA aan de Vlaamse Regering om voortdurend rekening te houden met de veranderende

context, een trekkende in plaats van een volgzaam rol te spelen, en ambitieuzer te zijn dan de huidige minimumdoelstellingen. Door het complexe samenspel van het Vlaamse CPT-beleid met het Europese en federale beleid over de verduurzaming van mobiliteit is voortdurende afstemming en overleg met deze bevoegdheidsniveaus bovendien een absolute must.

De Europese beleidsomgeving

Een voorbeeld van de veranderende beleidsomgeving is het recente akkoord tussen het Europees Parlement, de Europese Commissie en de lidstaten om het klimaatdoel voor 2030 te verhogen. In plaats van een daling van de CO₂-uitstoot met 40% t.o.v. 1990, moet de reductie 55% bedragen in 2030. Deze doelstelling geldt voor de Unie als geheel, maar het is vanzelfsprekend dat deze doelstelling aanleiding zal geven tot een rimpel-effect dat zich doorzet naar andere deeldomeinen.

Een ander voorbeeld is de geplande evaluatie en herziening van de Europese AFID-richtlijn. Dit kan ervoor zorgen dat de doelstellingen voor laadinfrastructuur op Europees niveau aangescherpt worden, met uiteraard een noodzakelijke aanpassing van de Vlaamse doelstelling tot gevolg. Momenteel is de Vlaamse ambitie rond laadinfrastructuur in lijn met de Europese doelstelling, maar gezien deze beperkte ambitie zal een eventuele aanpassing des te groter zijn.

De federale beleidsomgeving

Uiteraard kan ook federaal beleid impact hebben op de Vlaamse clean powerdoelstellingen, bijvoorbeeld de beslissing om het bedrijfs- en salariswagenpark versneld te elektrificeren in het komende decennium. Om deze doelstelling te ondersteunen zal het aantal laadpunten in Vlaanderen op relatief korte termijn sterk moeten toenemen, niet in het minst op bedrijventerreinen en andere semipublieke plaatsen. De MORA vindt het positief dat de ontwerpvisie hiermee rekening houdt, maar vraagt om de rol van voortrekker op zich te nemen en een versnelling hoger te schakelen met de laadinfrastructuur op bedrijventerreinen.

De consument

De politieke communicatie en de marketing van de automobielsector zal ertoe leiden dat het vertrouwen om over te gaan tot de aankoop van een elektrisch voertuig enorm zal toenemen. Bij ongewijzigd beleid zal de vraag naar elektrische laadcapaciteit overduidelijk de ambities van deze ontwerpvisie overstijgen. Een tekort aan laadcapaciteit in volle expansie van het elektrische wagenpark zal nefast zijn voor de volledige vergroening van het wagenpark. De consument wordt op dat ogenblik het slachtoffer van een beleid dat onvoldoende stappen gezet heeft om deze transitie voor te bereiden.

1.3 Dringend nood aan duidelijke keuzes

De Mobiliteitsraad stelt vast dat het ontbreken van duidelijke keuzes voor bepaalde aandrijftechnologieën de evolutie richting duurzame mobiliteit danig heeft afgeremd. De Raad maakt hier wel een onderscheid tussen personenwagens en goederenvervoer, onder meer omdat bij deze laatste categorie de markt voor duurzame aandrijftechnologieën momenteel nog minder ver staat.

De standpunten van de MORA m.b.t. clean power voor goederenvervoer en de manier waarop de ontwerpvisie dit behandelt, komen verder in dit advies aan bod in een apart hoofdstuk.

Stop met beleid dat échte zero emissie ondergraaft

In het eerste CPT-actieplan van 18 september 2015 hield de Vlaamse Regering zich aan het principe van technologieneutraliteit: tegen 2020 moesten zowel het aantal batterij-elektrische wagens, het aantal plug-in hybridewagens en het aantal CNG-wagens toenemen. De ontwerpvisie CPT stelt dat de toenmalige doelstelling van 100.000 clean power wagens net niet gehaald is, maar dat het aandeel plug-in hybrides aanzienlijk groter is dan vooropgesteld.

Het jarenlange gelijkwaardig vrijstellen van verkeersbelasting van elektrische, (plug-in) hybride en CNG-wagens heeft volgens de Raad ongetwijfeld een nefast effect gehad. Het afschaffen van de vrijstelling van BIV voor hybride en CNG-voertuigen in het programmadecreet houdende bepalingen tot begeleiding van de begroting 2021, is een belangrijke stap richting een groene verkeersfiscaliteit. Dit mag voor de MORA geen eindpunt zijn. De Raad pleit ervoor dat de Vlaamse Regering beleidsmatig op de technologische evolutie anticipeert en nu al een tijdspad voorziet voor rechtvaardig sturende fiscaliteit².

De MORA vraagt om van de CPT-visie 2030 een duidelijk kantelpunt te maken voor de verduurzaming van het personenwagenpark: ondersteun enkel échte zero-emissiewagens en -laadinfrastructuur, niet de milieu- en klimaatbelastende overgangstechnologieën zoals (plug-in) hybride wagens en CNG-wagens.

De Europese beleidsmakers, maar ook de federale overheid, hebben ervoor gekozen om in het komende decennium versneld in te zetten op batterij-elektrische personenwagens. Ook de markt en de constructeurs stappen mee in deze versnelling. Bovendien komen gelijke prijzen voor conventionele en elektrische wagens steeds dichterbij.

Daarom vraagt de MORA aan Vlaanderen om nu een bijdrage te leveren aan deze versnelling, onder meer in de vorm van een versnelde uitbouw van de infrastructuur die nu vaak nog ontbreekt, het ondersteunen van Europees beleid ter zake, enz. De Vlaamse Regering moet op korte termijn inzetten op batterij-elektrische voertuigen zodat ze overheidsinvesteringen gericht kan inzetten om klimaat- en milieudoelstellingen te bereiken, maar ook duidelijkheid kan bieden aan consumenten en de markt voor het komende decennium.

De Raad wil echter duidelijk aangeven dat elektrische aandrijving niet de enige zero-emissietechnologie is. Ook groene waterstof moet bijvoorbeeld beschouwd worden als emissievrije aandrijving. De MORA verwacht dat de Vlaamse Regering in het stimuleren van elektrische mobiliteit geen drempels opwerpt en de markt dus vrij is om op eigen initiatief andere zero-emissietechnologieën te ontwikkelen.

2 Te weinig integratie van plannen, beleid en actuele ontwikkelingen

Vergroenen, maar ook verminderen en verschuiven

In de ontwerpvisie CPT rekent de Vlaamse Regering erop dat de gecombineerde doelstellingen voor de sector transport een substantiële CO₂-reductie moeten opleveren van 23%, overeenkomstig het Vlaams Energie- en Klimaatbeleidsplan 2021-2030. Hieraan voegt ze toe dat

² MORA, "Advies voorontwerp van programmadecreet houdende bepalingen tot begeleiding van de begroting 2021". Brussel, 16 oktober 2020.
https://www.mobiliteitsraad.be/sites/default/files/documenten/MORA_20201016_ADV_advies%20programmadecreet%202021.pdf

“de geschetste ambities vanuit dat oogpunt dan ook een minimum [zijn] en dienen gecombineerd te worden met een verregaand mobiliteitsbeleid.” De MORA ondersteunt de noodzaak aan een verregaand mobiliteitsbeleid en wil daarom een aantal belangrijke aandachtspunten meegeven

De Raad is voorstander van een verregaand mobiliteitsbeleid waarvan vergroening en verduurzaming een essentieel onderdeel zijn. Maar dit moet op een geïntegreerde, evenwichtige en gedragen manier geïmplementeerd worden. Het vergroenen van aandrijftechnologie is immers een onderdeel van een grotere puzzel waarin naast schonere technologie ook ingezet moet worden op verminderen en verschuiven.³ De CPT-ontwerpvisie bevat echter geen duidelijke link naar dit fundamentele idee. De MORA vraagt om het principe verminder-verschuiven-verschonen duidelijk op te nemen als basis voor een geïntegreerd en duurzaam mobiliteitsbeleid en verwacht dan ook dat dit een belangrijk uitgangspunt zal zijn van de Mobiliteitsvisie 2040 die op dit ogenblik politiek besproken wordt.

Integratie met bestaand beleid ontbreekt

Op verschillende plaatsen in de ontwerpvisie CPT wordt een link gelegd naar andere beleidsdomeinen en -intenties. Sommige beleidslinies die voor de Mobiliteitsraad cruciaal zijn, zijn echter te vrijblijvend geformuleerd of ronduit afwezig. De Raad vraagt om deze linken veel sterker en duidelijker te verankeren in de definitieve CPT-visie.

- Zoals eerder vermeld heeft de ontwerpvisie CPT te weinig aandacht voor het verschuiven naar andere, meer duurzame modi. Hieruit volgt dat de ontwerpvisie zo goed als geen melding maakt van de belangrijke vergroeningspotentiëlen van combi- en multimodaliteit. Er is enkel beperkte aandacht voor de zero-emissiebeleving in stadscentra.
- Linken met verkeersveiligheidsbeleid en infrastructuurbeleid blijven ook onderbelicht. Een voorbeeld hiervan is het milieu- en klimaatpotentieel van lichte elektrisch voertuigen (LEV's). De MORA ondersteunt deze doelstelling uit de ontwerpvisie, maar vestigt de aandacht op bepaalde randvoorwaarden die ook moeten meegroeien met de LEV-vloot: laad- en weginfrastructuur, en verkeersveiligheidsbeleid. De Vlaamse Regering belooft om deze voorwaarden mee te nemen in vademeca, maar aangezien de bestaande vademeca regelmatig opzijgeschoven worden door de wegbeheerder is de MORA waakzaam over deze belofte.

Beperkte actuele afstemming met Vlaamse Energievisie

De MORA vraagt aan de Vlaamse Regering om verder te bouwen op de principes uit de conceptnota 'Vlaamse Energievisie' uit 2017 en een duidelijke leidraad te geven aan verschillende sectoren over het transitiepad naar specifieke energiebronnen. Een eerste stap is het toevoegen van goederenvervoer aan de Vlaamse Energievisie. Vervolgens moet de Vlaamse Regering een correcte en actuele inschatting van de energiebehoeftes van verschillende sectoren maken en de energiebronnen identificeren die aan bepaalde sectorspecifieke behoeftes kunnen voldoen. Dergelijke globale visie op het Vlaams Energiebeleid en de keuzes voor het

³ De MORA heeft de voorbije jaren al meermaals het idee 'verminderen-verschuiven-verschonen' naar voor geschoven als basis voor een integrale mobiliteitsvisie. Deze visie kwam onder meer prominent aan bod in het advies aan de bijzondere klimaatcommissie van het Vlaams Parlement (6 juni 2016, https://www.mobiliteitsraad.be/sites/default/files/documenten/MORA_ADV_20160603_advies_klimaatcommissie.pdf) en in het Mobiliteitsrapport 2019 (24 mei 2019, https://www.mobiliteitsraad.be/sites/default/files/documenten/MobiRapport2019_20190726_web.pdf).

mobiliteitsbeleid die hieruit voortkomen, kan ondersteuning bieden aan de marktontwikkelingen in de sector en zekerheid bieden aan gebruikers, bedrijven en constructeurs.

Doelstellingen rond busvervoer: ingehaald door de realiteit

De doelstelling voor emissievrij busvervoer in stedelijke centra in de ontwerpvisie CPT⁴, die gelijk is aan de doelstelling in het Vlaams Energie en Klimaatbeleidsplan 2021-2030, stemt niet meer overeen met de actuele stand van zaken. In het eerste trimester van 2021 is op meerdere momenten duidelijk gemaakt dat deze doelstelling onhaalbaar is.

Zo meldde mevrouw Ann Schoubs, directeur-generaal van De Lijn, tijdens haar presentatie op de hoorzitting 'Elektrificatie van de busvloot en deconsolidatie van VVM De Lijn' op 11 maart 2021 in het Vlaams Parlement, het volgende: *“De Lijn streeft er maximaal naar om emissievrij te rijden in de stadskernen. Zij geraakt aan 75 of 89 procent stikstofvermindering binnen de stadskernen maar volledig emissieloos rijden is tegen 2025 niet realistisch.”*

De MORA heeft al eerder aangegeven dat in het Plan voor Herstel en Veerkracht een kans gemist werd. Met dit plan worden momenteel Europese middelen aangewend om lopend beleid te financieren in plaats van de vergroening van de busvloot van het openbaar vervoer te versnellen, overeenkomstig de doelstellingen uit het Vlaamse Regeerakkoord en de Beleidsnota MOW 2019-2024. Het Plan voor Herstel en Veerkracht voorziet slechts voor 60 e-bussen en 3 laadstations middelen. Bovendien is er nog steeds geen duidelijkheid over de financiering van het volledige e-busprogramma.

Het is voor de MORA belangrijk om de scherpe doelstelling voor emissievrij busvervoer aan te houden en volop te stimuleren. De Raad verwacht echter wel dat in de definitieve CPT-visie minstens een kanttekening staat die verwijst naar de actuele problemen rond de vergroening van de busvloot, eerder dan het blindelings kopiëren van doelstellingen uit het Vlaams Energie- en Klimaatbeleidsplan zonder aanpassing aan de actuele realiteit.

Specifiek rond de afstemming tussen het geregeld busvervoer en de CPT-visie vraagt de MORA om de bestaande problemen duidelijk te vermelden in de definitieve visie, maar hier tegelijk ook concrete verbetervoorstellen aan te koppelen. De MORA vraagt om op efficiënte en transparante wijze werk te maken van een groei van het emissievrij busvervoer en dit in nauwe samenwerking met de onderaannemers van De Lijn. In het recente verleden heeft de Vlaamse Regering in dit dossier immers een kans laten liggen om de private sector van busexploitanten op een proactieve wijze te betrekken bij de vergroeningsstrategie van De Lijn.

Ook de link met de nieuwe beheersovereenkomst die momenteel in opmaak is, moet solide en duidelijk zijn: doelstellingen, maatregelen en processen m.b.t. emissievrij geregeld busvervoer moeten volledig gelijklopen en ambitieus zijn.

Voor autobussen die geen openbaar-vervoersfunctie uitoefenen, formuleert de ontwerpvisie doelstellingen voor de transitie naar zero emissie zonder duidelijke maatregelen om deze doelstellingen te bereiken. Autobusconstructeurs beschikken slechts over een relatief kleine markt om hun voertuigen te verkopen waardoor deze nichevloot extra aandacht verdient van de Vlaamse Regering. Ook de juiste laadinfrastructuur laat nog op zich wachten: autobussen moeten kunnen beschikken over snellaadinfrastructuur die is aangepast aan zware voertuigen, maar ook beschikbaar zijn waar georganiseerd vervoer nood heeft deze infrastructuur.

⁴ Alle ritten in stadskernen emissievrij tegen 2025 en alle ritten in heel Vlaanderen emissievrij tegen 2035.

3 Vergeten categorieën met potentieel

Een aantal voertuigcategorieën met een aanzienlijk vergroeningspotentieel zijn niet meegenomen in de ontwerpvisie CPT. De MORA verwacht dat de Vlaamse Regering de doelstellingen inzake Clean Power for Transport vastlegt voor zo veel mogelijk voertuigcategorieën waar ze impact op kan hebben en vraagt om andere bestaande en veelbelovende categorieën mee op te nemen in de definitieve visie.

In de ontwerpvisie CPT wordt vervoer per trein geen enkele keer vermeld. Toch is dit vandaag de enige passagiers- en vrachtovervoermodus die in overgrote mate geëlektrificeerd is.⁵ Aangezien ook deze modus nog niet volledig geëlektrificeerd is, vraagt de MORA om deze modus mee te nemen als essentieel onderdeel van de Vlaamse visie op clean power voor personen- en goederenvervoer. Wat betreft het personenvervoer via trein is het inderdaad zo dat het Vlaamse niveau over weinig hefboomen beschikt t.o.v. het federale spoorbeleid. De bestaande hefboomen waarover de Vlaamse overheid beschikt inzake goederenvervoer per spoor moeten maximaal aangewend worden. Daarover is er evenmin sprake in de ontwerpvisie. Deze duurzame goederenvervoermodus mag voor de MORA echter niet over het hoofd gezien worden in de definitieve CPT-visie.

Ook voertuigen die niet voor de openbare weg bestemd zijn, bijvoorbeeld havenspecifieke werktuigen zoals vorkliften en straddle carriers, kunnen een rol spelen in de evolutie richting een volledig zero-emissievoertuigenpark. Door de vaste trajecten van dergelijke voertuigen is het eenvoudig om laadinfrastructuur te voorzien. Het is belangrijk dat de Vlaamse Regering ook deze omslag stimuleert.

4 Goederenvervoer verdient een volwaardige Clean Power strategie

Net als in zijn advies op de conceptnota Clean Power for Transport (26 oktober 2015), wil de MORA ook in dit advies de aandacht vestigen op de minimale aandacht voor de verduurzaming van goederenvervoer en logistiek.

Het Vlaams Energie- en Klimaatbeleidsplan 2021-2030 mikt op het afvlakken van de groei van het goederenvervoer om zo de transportemissies te reduceren. Het is echter belangrijk dat deze doelstelling op een doordachte, gedragen en realistische manier wordt omgezet in beleid dat zowel inzet op vergroenen als op verschuiven en verminderen.

De MORA meent dat de belangrijke rol die voor deze sector te weinig aan bod komt in de CPT-ontwerpvisie. Daarom vraagt de MORA aan de Vlaamse Regering om bij de verdere ontwikkeling van een CPT-visie voor goederenvervoer en logistiek rekening te houden met de gedragen ideeën en richtlijnen uit dit hoofdstuk.

⁵ Met 86% van het Belgische lijnen geëlektrificeerd zijn België en Vlaanderen koploper in Europa.

Bron: PRIME KPI & Benchmarking Subgroup and European Commission Directorate for Mobility and Transport, "Good practice benchmarking of the rail infrastructure managers". Hamburg, 3 mei 2019.

4.1 Mobiliteitsrapport 2019

In zijn Mobiliteitsrapport 2019 heeft de MORA een brede oefening gemaakt over de manier waarop de aandrijftechnologieën in het goederenvervoer kunnen vergroenen, ondersteund door veel theoretische input en praktijkervaring uit de brede sector. In de finale aanbevelingen stelde de Raad een aantal belangrijke aandachtspunten voorop die volgens hem moeten meegenomen worden in de ontwikkeling van een echte CPT-visie voor goederenvervoer:

- Bij het uitwerken van toekomstig beleid moeten realistische doelen voorop staan die rekening houden met de termijnen waarop alternatieven beschikbaar zijn, echter zonder deze ontwikkelingen te vertragen. Het monitoren van de total cost of ownership van verschillende aandrijftechnologieën in verschillende logistieke processen is hierbij een must.
- Bij het verder uitwerken van beleid met emissiebeperkende maatregelen zoals LEZ's vraagt de MORA om in België een zo groot mogelijke uniformiteit te voorzien.
- Blijf bij de binnenvaart inzetten op walstroom maar stimuleer ook het gebruik van walstroom voor zeevaart in havens.
- Het inzetten op LNG mag absoluut de ontwikkeling van andere, meer klimaatvriendelijke technologieën niet hypothekeren. De MORA vraagt daarom om de bestaande ecologiepremie te behouden en zo transparantie en rechtszekerheid te bieden aan de sector, maar om de periode waarin deze financiële ondersteuning bestaat te beperken in de tijd en zo spoedig mogelijk vast te leggen.
 - De MORA vraagt evenwel om nu al sterker in te zetten op de ondersteuning van elektrische trucks zodat deze versneld tot een evenwaardige 'total cost of ownership' (TCO) komen in vergelijking met fossiele aandrijftechnologie.
 - Ook het vergroenen van de binnenvaart kan versnellen door ondersteuning te richten op gelijke TCO voor verschillende technologieën. De MORA vraagt om te overleggen met de transportsector over de wijze waarop deze ondersteuning best gebeurt.
- De Vlaamse Regering moet een communicatiebeleid te voeren waarin de mogelijkheden en beperkingen van de aandrijfsystemen bekend gemaakt worden, evenals de wijze waarop bedrijven tot een haalbare business case kunnen komen.

Ondanks deze brede basis van aanbevelingen uit het Mobiliteitsrapport 2019 wil de Raad nog een aantal opmerkingen formuleren die zich specifiek richten op de inhoud van de ontwerpvisie CPT die ter advies voorligt.

4.2 Maatwerk voor verschillende modi

Het is duidelijk dat de ontwikkeling van alternatieve aandrijftechnologieën niet even ver staat in verschillende transportmodi voor goederenvervoer. De ontwerpvisie CPT vermeldt dit ook maar koppelt hier weinig tot geen acties of doelstellingen aan.

De Raad vraagt om specifiek per modus grondiger te onderzoeken wat de mogelijkheden zijn en hierop in te zetten in samenwerking en overleg met de sector. De ontwerpvisie maakt hier al een opening voor door te verwijzen naar de opmaak van actieplannen en het stimuleren van innovatie in overleg met bestaande stakeholders.

In aanvulling op bovenstaande richtlijnen uit zijn Mobiliteitsrapport 2019 geeft de MORA per modus bijkomende aanbevelingen voor de ontwikkeling van een volwaardige, modusgerichte CPT-visie voor goederenvervoer.

Goederenvervoer over de weg

In de sector van het goederenvervoer over de weg verwacht de Vlaamse Regering pas op langere termijn doorbraken op het vlak van batterijen en laadinfrastructuur voor de niche van de zware vrachtwagens. Voor kortere afstanden of lichte vrachten verwacht ze dat deze evolutie relatief snel kan gaan.

De MORA is echter beducht voor een scenario waar het benadrukken dat een elektrificatie van zware vrachtwagens slechts op langere termijn kan, een self fulfilling prophecy wordt. De MORA wil absoluut vermijden dat in het goederenvervoer over de weg de fouten van de vergroening van personenwagens herhaald worden: te breed inzetten op verschillende technologieën en zo het zicht verliezen op wat er op de markt en in de sector gebeurt.

De mogelijkheden van elektrificatie van een (deel van) de vrachtvloot kan immers sneller gaan dan initieel gedacht. Daarom vraagt de MORA aan de Vlaamse Regering om de installatie van de noodzakelijke infrastructuur voor deze technologie nu te versnellen: (ultra)snelladers op bedrijventerreinen, overslaglocaties, havengebieden, regionale logistieke knooppunten, autosnelwegparkings, ... Chauffeurs mogen geen negatieve impact ondervinden op hun rijtijd omdat ze zich houden aan de reglementering inzake rij- en rusttijden, maar er niet voldoende snelle laadinfrastructuur aanwezig is op de parkings die nu al druk bevroegd zijn.

Emissievrij distributie stadscentra

Uit de ontwerpvisie blijkt dat de Vlaamse Regering veel potentieel ziet in het emissievrij beleveren van stadscentra, onder meer rekening houdend met de evoluties op de voertuigenmarkt. De MORA wil toch een aantal belangrijke kanttekeningen maken om de slaagkansen van deze plannen te vergroten:

- De keuze voor specifieke overslaglocaties is cruciaal, net als de tank- en laadinfrastructuur die op deze locaties voorzien wordt. Een integratie met de visie op en inplanting van regionale logistieke knooppunten is hier een evidentie.
- Neem ook technologieën in beschouwing waarbij er geen overslag nodig is. Een extra overslag betekent meestal een extra kost en tijdsverlies. Onderzoek in afwachting van een volledig zero-emissie vrachtwagenpark bijvoorbeeld of de uitstoot van plug-in hybride vrachtwagens past binnen de Vlaamse regelgeving over lucht- en milieubeleid en deze technologie eventueel een bijdrage kan leveren aan een emissievrije first and last mile. Ook groene waterstof vormt een oplossing als uitstootvrije aandrijftechnologie voor zware vracht
- De mobiliteitsbaten moeten voldoende doorwegen: de stedelijke infrastructuur moet voldoende uitgerust zijn voor voertuigen die emissievrij leveren. Ook de impact op de verkeersleefbaarheid en -veiligheid van kleinere, mogelijk meer en snellere voertuigen moet onderzocht en gemonitord worden.
- Een werkbaar kader voor emissievrije stadsdistributie moet naast de aandrijftechnologie van voertuigen en de benodigde infrastructuur ook rekening houden met de gemeentelijke context rond toegangsregelingen, venstertijden, werfcharters, enz. Emissievrije stadsdistributie maakt enkel een kans wanneer er transparantie is over de afgestemde kaders. Afstemming van deze kaders moet evenwel in nauw overleg tussen lokale besturen, logistieke spelers en handelaars gebeuren.
- Het ontbreken van een uitgewerkte visie rond emissievrije distributie in de CPT-ontwerpvisie biedt een uitgelezen kans voor de auteurs van de aangekondigde nota om de relevante aanbevelingen van verschillende stakeholders mee te nemen. De MORA wil met zijn commissie 'Goederenvervoer, Logistiek en Internationale Knooppunten' een platform bieden om het debat te voeren over deze plannen.

Binnenvaart en goederenvervoer per spoor

De aandacht die de ontwerpvisie geeft aan binnenvaart is eerder beperkt en mondt niet uit in gerichte, concrete voorstellen. De MORA vindt het merkwaardig dat deze sector niet meer aan bod komt gezien de bestaande doelstellingen op Vlaams niveau om in het goederenvervoer een modal shift te bewerkstelligen naar binnenscheepvaart en spoor⁶.

De Raad ondersteunt de uitbouw van alternatieve aandrijftechnologieën zoals die momenteel gebeurt in binnenvaart en scheepvaart. De MORA vraagt echter aan de Vlaamse Regering om aandacht te hebben voor de grensoverschrijdende aard van de binnenvaart en de standaarden die hiermee gepaard gaan, en gericht in te zetten op de ontwikkeling van zero-emissietechnologieën om zo sneller te evolueren naar een volwaardige zero-emissie binnenvaart.

Het goederenvervoer per spoor is volledig afwezig in de CPT-ontwerpvisie, hoewel deze modus een belangrijke bijdrage kan leveren aan het behalen van de vergroeningsdoelstellingen van het Vlaamse beleid. Voor spoorvervoer vraagt de Raad aan de Vlaamse Regering om bevoegdheidsverdelingen geen belemmering te laten zijn en overleg tussen de bevoegdheidsniveaus laten primeren. De Vlaamse Regering moet uiteraard ook innovatieve en doelgerichte maatregelen nemen die binnen haar eigen bevoegdheden vallen (innovatieve technologieën en multimodale platformen ondersteunen, elektrificatie van sporen in havengebieden, enz.).

Walstroom

De ontwerpvisie vermeldt duidelijk dat de doelstelling voor ca. 600 walstroompunten voor binnenvaart tegen 2025 al ruimschoots gehaald is. De MORA is positief over deze realisatie, maar verwacht van de Vlaamse Regering dat ze nu de volgende stappen zet.

Naast walstroom voor binnenvaart moet immers ook walstroom voor scheepvaart een boost krijgen. Gezien de grensoverschrijdende aard van deze modus is het essentieel dat walstroom voor zeevaart binnen een Europese context geregeld wordt zodat standaarden voor infrastructuur en voertuigen overal gelijklopen.

5 Een nieuw geïntegreerd laadparadigma

De ontwerpvisie CPT vermeldt in beperkte mate de Vlaamse visie op laad- en tankinfrastructuur, voornamelijk omdat deze al is uitgewerkt in de conceptnota 'Aanpak uitrol laadinfrastructuur 2021-2025' (20 november 2020).

Deze conceptnota gaf meer duidelijkheid aan (onder meer) verplichtingen rond snelladers langs snelwegen, het verplicht voorzien van oplaadpunten en/of future proof bekabeling bij nieuwbouw of renovatie van bedrijven(terreinen) maar ook bij de bouw van appartementen, ... Ook de mengvorm van strategische plaatsing (bijvoorbeeld bij Hoppinpunten), vraaggestuurde plaatsing (paal volgt wagen) en markt- en vraaggestuurde plaatsing (paal volgt paal) wordt voorgesteld.

Ondanks deze nieuwe visie op laadinfrastructuur blijven er toch nog een aantal vragen voor de MORA en daarom doet hij in dit advies een aantal aanbevelingen over de Vlaamse ambities en de toekomst van laad-en tankinfrastructuur. De MORA meent immers dat zowel in de ontwerpvisie als de conceptnota laadinfrastructuur het ruimtelijke, het sociale en het

⁶ Beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken 2019-2024

energieaspect van laadinfrastructuur nog te weinig aan bod komen. De transitie naar een groener wagenpark zal een grote sociale impact hebben, bovendien verschillend naargelang de maatschappelijke positie. Ook is het onduidelijk voor de Raad in welke mate er afstemming gebeurt met het departement Omgeving over de ruimtelijke aspecten van de inplanting van laadinfrastructuur, zowel voor personen- als goederenvervoer. Ook de fundamentele verschillen in de inplanting van laadinfrastructuur in stedelijk en ruraal gebied lijken nog niet helemaal uitgewerkt.

De verschillende aanbevelingen rond laadinfrastructuur komen samen in de vraag om over te schakelen naar een nieuw geïntegreerd laadparadigma.

De sociale effecten van ‘paal volgt wagen’

De Vlaamse Regering maakt een opening om meer dan de voorbije jaren te kijken naar een top down uitbouw van laadinfrastructuur, maar houdt ook nog vast aan de principes ‘paal volgt wagen’ en ‘paal volgt paal’. De MORA meent dat beide principes een correcte leidraad waren tijdens de ontwikkeling en uitbouw van de clean powermarkt maar het louter voortzetten van deze principes kan leiden tot een suboptimale inplanting van laadinfrastructuur en moet waar relevant aangevuld worden met potentieelkaarten.

Bepaalde stedelijke wijken kunnen met dit principe langer dan andere verstoken blijven van laadinfrastructuur net omdat er geen inwoners zijn die momenteel het startkapitaal hebben voor een elektrisch voertuig en dus een paal ‘vragen’. In dit geval kan ook de introductie van elektrische mobiliteit langer op zich laten wachten door een gebrek aan laadinfrastructuur. Net als de voormalige premies voor de aankoop van batterij-elektrische voertuigen en plug-in hybrides zorgt ‘paal volgt wagen’ dus voor een Mattheüseffect inzake clean power. Voor de MORA moet dit absoluut vermeden worden.

Naar een gebiedsdekkende laadinfrastructuur

Naast de sociale effecten van het Clean powerbeleid zijn er nog een aantal andere redenen waarom de Vlaamse Regering voor de MORA moet overschakelen naar een top down benadering van laad- en tankinfrastructuur.

- De Vlaamse Regering mag niet langer wachten met het strategisch inplannen van laad- en tankinfrastructuur in overeenstemming met hun visie op Basisbereikbaarheid, Hoppinpunten, en regionale logistieke knooppunten. Het is belangrijk dat al deze beleidsprocessen – die in zekere zin allemaal bezig zijn met locatie- en potentieelbepaling – samenvallen en niet onafhankelijk van elkaar gebeuren op verschillende beleidsniveaus en -domeinen.
 - Een vraaggestuurd model brengt een aanzienlijke ruimtelijke kost met zich mee aangezien het responsief inplanten van laadinfrastructuur niet altijd strategische gebeurt. Een optimaal gemeentelijk en Vlaams vergunningenbeleid moet ervoor zorgen dat er geen wildgroei van laadpalen ontstaat in de publieke ruimte.
 - Bij de uitbouw van laadpunten moet het STOP-principe gehonoreerd worden. De uitrol van laad- en tankinfrastructuur mag toegankelijkheid, veiligheid en doorstroming van voetgangers, fietsers en het openbaar vervoer niet tegenwerken.
 - Een duidelijke visie rond first en last-mile naar laadpunten sluit hierbij aan: de bundeling van laadpunten in knooppunten kan een meerwaarde betekenen op energie- en ruimtelijk vlak, maar de mobiliteit van en naar deze punten mag niet over het hoofd gezien worden.

- Momenteel hebben de Vlaamse centrumsteden een oefening opgestart om top down potentieelkaarten voor laadinfrastructuur op te maken. De onmiddellijke nood aan oplossingen is hier momenteel het hoogst maar de opgebouwde knowhow en methodes zullen vervolgens ook kunnen aangewend worden in andere steden en gemeenten. De Vlaamse Regering moet deze informatie valoriseren en de lessons learned uit deze stedelijke oefening meenemen.

Het energievraagstuk bij CPT

Meer en meer wordt duidelijk dat flessenhals van de groeiende markt van elektrische voertuigen bij laadcapaciteit komt te liggen. Een aantal recente studies hebben de twijfel weggenomen of er voldoende energie beschikbaar is in Vlaanderen voor een massale overstap op elektrische mobiliteit. Ook de vraag over het elektriciteitsnet dit op Vlaams niveau kan dragen is geen reden meer tot ongerustheid.

Op het niveau van buurten of bedrijventerreinen liggen zijn er echter wel nog risico's voor overbelasting. Een ondermaatse inplanting van publieke en semipublieke laadinfrastructuur, onaangepaste elektriciteitsnetten en pieken door consumenten die thuisladen, kunnen op lokaal niveau voor aanzienlijke problemen zorgen. Om dit te vermijden moet de Vlaamse Regering bewaken dat de mobiliteitstransitie en energietransitie hand in hand gaan en moet ze het beleid rond slimme meters en lokale elektriciteitsnetten volwaardig integreren in het clean-powerverhaal. De realiteit van de doelstellingen in de ontwerpvisie is immers nooit los te zien van de opwaardering van het elektriciteitsnet.

Specifiek op vlak van de energietransitie wil de MORA nog een aantal belangrijke aspecten benadrukken:

- Het uitbouwen van de mogelijkheden om aan te sluiten op het middenspanningsnet moet een topprioriteit zijn. Snelladen en ultrasnelladen, op publieke plaatsen of bedrijventerreinen, is hiervan immers voor een groot deel afhankelijk.
- Een top down inplanting van laadinfrastructuur zorgt ervoor dat op voorhand duidelijk wordt waar leidingen moeten klaargelegd worden ook wanneer de onmiddellijke noodzaak om te laden nog niet bestaat. Gedetailleerde potentieelkaarten kunnen helpen om elektriciteitsnetten uit te bouwen en leidingen klaar te leggen wanneer de mogelijkheid zich aanbiedt (bijvoorbeeld in vorm van wegenwerken).
- De Vlaamse Regering moet ondernemingen en bedrijventerreinen blijven stimuleren en ondersteunen in de uitbouw van hun (semi)publieke laadinfrastructuur. Gezien het nieuwe federale beleid inzake de elektrificatie van het bedrijfswagenpark en de bijhorende stimulansen die de federale overheid geeft aan de installatie van laadpunten, moet de Vlaamse Regering kijken in welke mate zij aanvullende en complementaire maatregelen kan nemen.

Een nieuw geïntegreerd laadparadigma

De MORA vraagt aan de Vlaamse Regering om te kiezen voor een nieuw geïntegreerd laadparadigma. De belangrijkste punten voor deze nieuwe visie op laden zijn:

- Evolveer naar een top down inplanting van laadinfrastructuur. Het vraaggestuurde model heeft zijn grenzen bereikt en remt de noodzakelijke versnelling af.
- Houd rekening met sociale effecten van de inplanting van laadinfrastructuur.

- Zorg voor een integratie op Vlaams niveau en zorg ervoor dat het beleid rond basisbereikbaarheid, Hoppinpunten, regionale logistieke knooppunten, lokaal energiebeleid, enz. overeenstemt met de clean-powerdoelstellingen.
- Kijk naar de toekomst, niet naar het heden: een versnelde toename van (ultra)snelladers is noodzakelijk om de onvermijdelijke vraagstijging op te vangen.
- Integreer sociaal, ruimtelijk, mobiliteits- en energiebeleid niet enkel op Vlaams niveau, maar ook op het niveau van buurten, gemeenten en vervoerregio's.
- Maak laden gemakkelijk en toegankelijk. Interoperabiliteit en laagdrempeligheid van betalingen is zeer belangrijk, alsook beter en duidelijkere real time informatie over laadpunten. Ondersteun Europese initiatieven tot standaardisering zodat een bruikbaar grensoverschrijdend infrastructuurnetwerk ontstaat.
- Zorg ervoor dat de prijsstructuren voor verschillende soorten laden transparant en eerlijk zijn voor de gebruikers.

6 Fiscaliteit, premies en stimulansen

De ontwerpvisie CPT beschouwt *“Premiesystemen en verlaagde belastingen [als] belangrijke instrumenten om ervoor te zorgen dat de [Total Cost of Ownership] van vooral zero-emissievoertuigen sneller op het niveau zit van die van de voertuigen op verbrandingsmotoren.”* Met deze passage laat de Vlaamse Regering de deur open om, na evaluatie van premies uit de voorbije periode, bijkomende premiesystemen en aangepaste belastingen in te zetten. Ze zien de afstand tot de doelstellingen, de milieu- en klimaatwinst, de kostenefficiëntie en de hoogte van de TCO daarbij als criteria.

De MORA beschouwt deze passage als een evenwichtig vertrekpunt, maar wil nog bijkomende aanbevelingen doen over premies, fiscaliteit en de toekomst van brandstofaccijnzen.

- Premies moeten gedifferentieerd zijn op basis van de modus en de aandrijftechnologie en dus geen 'one size fits all' zijn.
 - Dit is vooral een zorg in de goederenvervoersector, aangezien de markt van alternatieve aandrijftechnologieën nog minder volwassen is dan bij personenmobiliteit.
 - Ook in het personenvervoer evolueren niet alle modi even snel, bijvoorbeeld de sector van het collectief busvervoer. De omschakeling naar duurzame aandrijftechnologieën brengt ook voor deze zware voertuigen aanzienlijke investeringen in voertuigen en laadinfrastructuur met zich mee.
 - Premies moeten ook afgestemd zijn op de stimulansen die op Europees en federaal niveau worden gegeven: de complementariteit van stimulansen is een belangrijk aandachtspunt. Premies mogen ten slotte ook geen eindeloze beloftes van de overheid naar de consument of bedrijven inhouden: ze moeten van bij de start in de tijd beperkt worden.
- De MORA geeft de voorkeur aan een globale herwerking van de manier waarop verkeersbelastingen en premies met elkaar interageren. Zowel voor goederenvervoer- als personenvervoer over de weg is een systeem met een slimme gebruiksheffing de meest optimale oplossing om een financieel evenwicht te behouden. Gezien de snelheid van de duurzame evoluties in de vervoerssector moet de Vlaamse Regering hier hoogdringend werk van maken.
 - Een dergelijke herwerking van de verkeersfiscaliteit kan de financiële instroom voor de overheid op peil houden, maar ook een eerlijk beleid garanderen tegenover bedrijven en burgers én de vergroening van het voertuigenpark stimuleren. Een variabele heffing

kan immers gecombineerd worden met gerichte premies die variëren naargelang modus, net als eventuele gedeeltelijke vrijstellingen van BIV en verkeersbelasting voor specifieke categorieën. Ook efficiëntie van de voertuigen en duurzaamheid van de batterijproductie kunnen meegenomen worden als criteria wanneer het Europese kader hierrond in voege is.

- De Vlaamse Regering kan op deze manier ook gericht rekening houden met de verschillende snelheden in het goederenvervoer en personenvervoer wat betreft de ontwikkeling van zero-emissie aandrijftechnologie