

DE VLAAMSE MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

NOTA AAN DE VLAAMSE REGERING**Betreft: - Visie 'Clean power for transport' 2030****Definitieve goedkeuring****Samenvatting**

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

B. VORIGE BESLISSINGEN EN ADVIEZEN

De ontwerp CPT-visie werd principieel door de Vlaamse Regering goedgekeurd op 30.04.21

De adviezen van MORA, SERV en Minaraad werden ontvangen op 01.06.21, 07.06.21 en 09.06.21. Hieronder volgt een globale bespreking:

De visie van de adviesraden en de meegegeven suggesties bevestigen op een groot aantal vlakken de ingeslagen weg. Voor de onderstaande elementen wordt bijkomende duiding gegeven en/of worden aanpassingen aan de tekst voorzien.

- 1. SERV en MORA vragen duidelijke doelstellingen, die meer ambitieus zijn en daarbij beter rekening houden met recente ontwikkelingen. De Minaraad kan zich vinden in de doelstellingen en noemt ze haalbaar.***

De visie bevat streefcijfers voor de marktaandeelen in 2025 en 2030 van alle voertuigtypes. De bijhorende vlootberekeningen en de klimaatimpact maken deel uit van het VEKP. Dat lijkt ons duidelijk en volledig. Bovendien wordt aangegeven dat in de mate van het mogelijke de markt van voertuigen volledig zero-emissie moet zijn in 2035, rekening houdend met technologische mogelijkheden.

In de visie wordt de keuze voor zero-emissie voertuigen, waar mogelijk, duidelijk gemaakt (cf. doelstellingen voor personenwagens, licht elektrische voertuigen, openbare bussen en

bestelwagens). Het is daarbij ook de bedoeling om enkel zero-emissie alternatieven (financieel) te ondersteunen, wat niet automatisch betekent dat er geen markt meer kan of zal zijn (autonome ontwikkeling) voor andere technologieën. Voor het zwaardere vervoer wordt het mogelijke pad geschetst, maar rekening gehouden met de realiteit. Niet alles evolueert immers even snel richting zero-emissie. Dat wordt voor elk voertuigtype besproken en gemotiveerd. Wanneer de term zero-emissie wordt gebruikt, wordt bedoeld dat er geen uitlaatemissies meer zijn.

De evoluties in de markt zijn al meegenomen in de prognoses. We mogen daarbij niet vergeten dat het marktaandeel van zero-emissievoertuigen ondanks alle aankondigingen nog maar 4% was in 2020; voor de particuliere markt zelfs maar 1,7%. Initiatieven van andere overheden worden, voor zover ze bekend zijn, beschreven. De wijze waarop de Vlaamse klimaatdoelstellingen zullen worden aangescherpt in het licht van de Europese doelstelling, moet nog blijken. M.b.t. de herziening van de Europese AFID-richtlijn is er nog geen zicht op welke richting die uitgaat. Daarop inspelen is bijgevolg niet mogelijk.

Personenwagens: De vergroening van de bedrijfswagens was in de tekst al meegenomen in de mate waarin ze aangekondigd was. Ondertussen zijn de details bekend van de maatregelen. De nieuwe regeling heeft een impact voor bedrijfswagens die na 1 juli 2023 worden aangekocht; ze zal bijgevolg een effect hebben op de verkoop in 2025 en 2030. Ze zal o.i. echter niet leiden tot een volledige omschakeling op korte termijn. Die is immers ook afhankelijk van andere factoren; bv. de VAA (waaraan niets verandert), het aanbod en de prijs van zero-emissiewagens in de diverse segmenten, de intentie/mogelijkheid van het bedrijf om in laadinfrastructuur te investeren, ... De recente federale maatregelen zullen ongetwijfeld een wezenlijk positief effect hebben op de groei van de markt van EV-bedrijfswagens. Het is evenwel momenteel nog onduidelijk of dit effect onmiddellijk zal ingaan dan wel pas na 2023. Voor de particuliere markt zijn er minder incentives en spelen ook meer emotionele elementen een rol. Het tempo van de omschakeling zal een stuk lager liggen. Het zal immers nog moeten blijken wanneer de daling van de aankooprijzen (als belangrijkste drempel) zich ook effectief inzet. Zo moeten de evoluties inzake total cost of ownership (TCO) en de tweedehandsmarkt inzake elektrische voertuigen van nabij opgevolgd worden. De onzekerheden, die ook in het SERV-advies worden meegegeven, spelen zeker een rol. Binnen het jaar zullen we de prognoses evalueren. Indien zou blijken dat de verwachtingen naar aantal ingeschreven EV hoger liggen dan vandaag dan zal er een bijstelling volgen.

Laadinfrastructuur: De doelstelling m.b.t. de bijkomende charge point equivalents (CPE) is wel degelijk afgeleid van de streefcijfers voor elektrische voertuigen. Een verdere detaillering is voorzien in zogenaamde potentieelkaarten. Voor die laadinfrastructuur wordt nu al een serieuze versnelling met een factor 5 in het vooruitzicht gesteld m.b.t. het aantal publieke laadpunten. Daarbij wordt rekening gehouden met de verwachte groei van het aantal elektrische wagens, maar wordt er ook rekening mee gehouden dat veel mensen thuis of op het werk laden; zeker als het merendeel van de elektrische wagens bedrijfswagens zijn. Meteen ook de reden waarom veel van de huidige palen nog onderbenut zijn. We willen bij de uitrol op elk moment een evenwicht bewaren tussen het aantal laadpunten en elektrische voertuigen. Om dat te kunnen doen werken we aan potentieelkaarten voor Vlaanderen. Bovendien zijn evaluatiemomenten ingebouwd om de doelstellingen op dat vlak regelmatig te herbekijken. Dit doet dan ook geen afbreuk aan de doelstellingen die reeds opgenomen zijn in het Lokaal Energie- en Klimaat Pact (LEKP), zijnde de 66.000 CPE tegen 2030 en dit extra bovenop de voorziene inspanningen voor (ultra)snellaadinfrastructuur.

Vracht: De streefdoelen voor vracht zijn gebaseerd op de huidige beleidscontext en marktontwikkelingen. In de nabije toekomst zal een specifiek traject worden bepaald voor de vergroening van de stedelijke logistiek. Als in dit traject blijkt dat er mogelijkheden zijn om de streefdoelen voor 2025 en 2030 naar boven bij te stellen, dan zullen de ambities in die richting worden bijgesteld. Op korte termijn kan dat bv. het geval zijn voor de lichtere vracht.

(Openbare) bussen: De CPT-visie beschrijft de intenties vanuit het Vlaams beleid wat betreft de vergroening van het busvervoer en verwijst daarbij naar de ambities geformuleerd in de Vlaamse beleidsplannen/het Vlaams Regeerakkoord. Dat blijft het uitgangspunt; de tekst werd verder aangevuld met bijkomende informatie die op het moment van schrijven beschikbaar was. Als er in Vlaanderen in 2035 overal emissievrij moet worden gereden, dan zal er zeker vanaf 2030 volledig

emissievrij moeten worden aangekocht. Vermits de streefdoelen als marktaandeel zijn verwoord, wordt dit 100% in 2030. De tekst van de CPT-visie werd daarop aangepast
De technologie en markt van elektrische bussen evolueert snel, waardoor autobussen voor een stuk de vergroening van de OV-bussen zullen volgen, maar in een latere fase, gezien de specifieke kenmerken (langere afstanden, nood aan flexibele inzetbaarheid). Vandaar de beperkte ambities voor deze specifieke groep.

2. De Minaraad vindt het positief dat het bestaande CPT-actieplan versterkt en uitgebreid wordt tot een "visie CPT 2030" maar vraagt toch naar een wat ruimere context. SERV en MORA vragen om met deze CPT-visie ook meteen stappen te zetten op het vlak van een meer globaal mobiliteitsbeleid en het energiebeleid.

Deze visie gaat inderdaad al een stuk ruimer dan het CPT-actieplan uit 2015. De CPT-visie blijft echter slechts één element in de omschakeling naar een meer milieu/klimaatvriendelijk transport. Zoals gevraagd, wordt de tekst gekaderd in het bredere klimaat-, energie-, milieu- en mobiliteitsbeleid. Bovendien zijn elementen eruit eerder opgenomen in het VEKP en het Luchtbeleidsplan, zodat de afstemming op hoofdlijnen gegarandeerd is. De focus in deze CPT-visie ligt echter logischerwijs op de vergroening van voertuigen; andere beleidsdocumenten focussen op andere aspecten. Voor mobiliteit bv. is een volledige blik terug te vinden in de Mobiliteitsvisie 2040, voor klimaat en energie in het Energie- en Klimaatplan. Voor zover passend in het CPT-thema worden ook andere elementen uit de mobiliteitsvisie meegenomen, zoals 'zachte mobiliteit' en 'deelsystemen'. Getuige daarvan de hoofdstukken m.b.t. lichte elektrische voertuigen en nichevloten. Uiteraard is er ook een link met het Energiebeleid. Ook hier worden de linken en de uitdagingen beschreven, zeker als het gaat over de capaciteit van elektriciteitsnetten en het belang van slim laden. In de strategie 'Laadinfrastructuur' is afgesproken dat Fluvius de noodzakelijke investeringen in kaart zal brengen; een CPT-visie is echter ook niet de plaats om het energiebeleid te heroriënteren.

3. SERV en MORA vragen om de laadstrategie op een aantal punten aan te passen

De eerder gepubliceerde laadstrategie en de vervolgstappen die nu worden genomen om ze te concretiseren sporen nochtans met de boodschappen die worden gegeven. Er is dan ook geen reden om grote aanpassingen door te voeren.
In tegenstelling tot wat wordt beweerd, werd in het verleden een top-down benadering gebruikt voor de uitrol van laadinfrastructuur. Uit de evaluatie is net gebleken dat die best wordt aangevuld met een vraaggestuurd aanpak. Beide maken deel uit van de strategie voor de komende jaren. Paal volgt wagen en Paal volgt paal zijn inderdaad elementen uit de laadstrategie, die daarnaast ook een strategische plaatsing inhoudt. In deze strategie wordt immers ook rekening gehouden met de economische realiteit van de uitrol van laadpunten. De overheid heeft beslist om de plaatsing ervan op het openbare domein zonder subsidie aan de markt over te laten. Dat betekent ook dat een privé-investering in een laadpunt maar zal gedaan worden als er redelijkerwijs kan aangenomen worden dat deze paal op relatief korte termijn voldoende gebruikt zal worden. Daarvoor zijn Paal volgt Wagen en Paal volgt Paal de aangewezen instrumenten. Daarnaast zullen ook laadpunten worden uitgerold die sporen met andere elementen uit het mobiliteitsbeleid (bv. Hoppinpunten) en die mogelijkheden bieden om deelsystemen te elektrificeren.
De locatiekeuze (ook bij Paal volgt Wagen) is niet arbitrair en hangt van allerlei factoren af, waarbij het plaatselijke parkeer/mobiliteitsbeleid er één is. Ook de aanwezigheid van een geschikt elektriciteitsnet moet mee in overweging genomen worden, maar ook het comfort van de EV-rijder. Het gaat immers over een persoonlijk vervoermiddel dat binnen wandelafstand bereikbaar moet blijven; anders worden de drempels te groot.
Om die locatiekeuzes op een goede manier in beeld te brengen, heeft de Vlaamse overheid het initiatief genomen om ter onderbouwing van de plaatsing potentiële kaarten op te stellen voor de centrumsteden. Daarbij wordt rekening gehouden met diverse bepalende factoren (zoals elektriciteitsvoorziening). De methodiek is bruikbaar voor andere locaties in Vlaanderen, maar moet wel gevoed worden met de nodige lokale data.

Daarnaast is het de bedoeling om ook de plaatsing van laadpunten op het private domein te stimuleren, zeker als deze punten minstens deeltijds publiek toegankelijk zijn. In diverse CPT-calls werden en worden daartoe subsidies voorzien.

4. Alle adviesraden vragen een duidelijke visie op de vergroening van het vrachtvervoer met bijzondere aandacht voor de zero-emissievracht.

M.b.t. de in de toekomst beoogde aandrijving, richten de verkenningen binnen dit marktsegment zich voornamelijk op zero-emissievrachtwagens (batterij-elektrisch of brandstofcel). Er is daarbij een groot verschil tussen vrachtvervoer op korte afstand, stadsvervoer (<100km) en regionaal vervoer (<200km) enerzijds en nationaal of internationaal vrachtvervoer anderzijds (>500km). De typische ritafstand van 200km voor regionale leveringen is al overbrugbaar met een batterij elektrisch voertuig waardoor eventuele hybridisatie voor extra complexiteit of hogere kosten zorgt. Voor vervoer op lange afstand lijkt er vanuit de sector ook geen vraag naar hybride toestellen. Wat betreft de emissievrije beleving van stadscentra wordt er werk gemaakt van een Vlaams decretaal kader. Er is een conceptnota in opmaak die op Vlaamse Regering geagendeerd zal worden. In een volgende fase zal die verder uitgewerkt en geconcretiseerd worden. Daarbij wordt gedacht aan een ondersteunende studie, een proefproject,... We gaan hiervoor in overleg met de centrumsteden, de bedrijfs wereld en de sectorfederaties. Uiteraard is hier ook aandacht voor de monitoring, handhaving en het flankerend beleid. De elementen die in de adviezen aan bod komen, worden hierbij meegenomen. Met het oog op een daling van de lucht/klimaatemissies geven we de voorkeur aan het gebruik van volledig emissievrije vrachtwagens voor stadsbeleving. Uit onderzoek blijkt dat het emissievrij maken van het voortraject ongeveer voor een verdubbeling van de emissiereductie kan zorgen. We werken voor de uitwerking van het kader samen met departement Omgeving, VMM en departement Economie, Wetenschap en Innovatie.

De hogere elektrische vermogens en de noodzakelijke afstemming op de logistieke activiteiten maken dat de aanpak voor de gewenste laadinfrastructuur specifiek is. Ervaringen in buitenlandse proefprojecten wijzen op een groot aandeel laadbeurten op de eigen terreinen en geven aan dat het maatwerk blijft om in de juiste laadvoorzieningen te voorzien. Ook "opportunity charging" zal plaatsvinden, zij het minder frequent dan bij personenwagens en eerder op specifieke locaties. Gelet op de slechts stilaan aantrekkende markt is er nog wat tijd om te werken aan een laadstrategie voor zwaar vrachtvervoer. Die zal synchroon lopen met die markt en afgestemd moeten zijn op de elektrificatie van de internationale transportnetwerken die Vlaanderen doorkruisen. Van elektrische bestelwagens wordt verwacht dat ze een laadgedrag kennen dat dichter aanleunt bij dat van personenwagens. In eerste instantie vangen we dit op binnen het pakket aan maatregelen voor laadpunten voor personenwagens. Bijkomend maatwerk wordt noodzakelijk naarmate de stadscentra emissievrij belevd worden. De tekst wordt op een aantal punten bijgestuurd en er wordt meer inzicht gegeven in de vervolgstappen.

5. Alle adviesraden vragen meer aandacht voor vaartuigen en de ambities rond walstroom

M.b.t. walstroom voor de binnenvaart wordt een meerjarenplan opgemaakt en wordt nagegaan op basis van de huidige geografische spreiding waar er nood is aan bijkomende walstroominstallaties. Daarnaast zal de focus liggen op een uniform beheerssysteem en standaardisatie, ondersteuningsmaatregelen aan de scheepszijde, promotie van het gebruik en verlaging van taksen en heffingen op elektriciteit die aangewend worden voor walstroom.

M.b.t. walstroom voor de zeevaart worden de mogelijkheden onderzocht binnen een brede projectgroep waarbij de focus ligt op de invoering van bijkomende stimulansen binnen een Europese context.

M.b.t. de vergroening van vaartuigen wordt in een bredere Europese context (de Centrale Commissie voor de Rijnvaart) een routekaart uitgewerkt naar emissievrije brandstoffen uitgewerkt uitgaande van de volgende doelstellingen op het vlak van emissiereductie:

- broeikasgassen tegen 2035 met 35% terugdringen ten opzichte van 2015,
- verontreinigende stoffen tegen 2035 met ten minste 35% verminderen ten opzichte van 2015,
- broeikasgassen en andere verontreinigende stoffen nagenoeg uitbannen tegen 2050.

Hierbij worden alle technologieën bekeken om geen hypotheek te leggen op toekomstige ontwikkelingen. Voor de binnenvaart wordt hierbij gemikt op zero-emissie. Ondertussen lopen er proefprojecten rond methanol, batterij-elektrisch varen, waterstof, ...

Tegelijk onderzoekt De Vlaamse Waterweg hoe de energietransitie versterkt kan worden, zowel voor de ombouw van de vloot, het regulerend kader en de infrastructuurvoorzieningen. Op basis van het bovenstaande wordt de tekst bijgestuurd.

6. Alle adviesraden vragen inzicht in de concrete (financiële) instrumenten, die Vlaanderen zal inzetten om te zorgen dat de voertuigvloot evolueert naar een nuluitstoot. De Minaraad vraagt dat er voldoende personeel en middelen worden voorzien.

Een aantal instrumenten en acties zijn al beschreven in de ontwerpvisie: verkeersbelastingen, sensibilisering, projectwerking, stimulansen voor vlooteigenaren/nichevloten, stimulansen voor tweedehandsmarkt, standpuntbepaling in Europese besluitvorming, afstemming en aansluiting op federale fiscale maatregelen, covenant stadslogistiek, demonstratieprojecten vracht, ... Een belangrijke focus ligt op de uitrol van de noodzakelijke laadinfrastructuur, waarvoor Europese relancemiddelen zullen worden ingezet. Bij de verdere uitwerking wordt bekeken of er extra budget en capaciteit kan worden ingezet.

7. SERV en MORA vragen aandacht voor de kwetsbare groepen

In de adviezen wordt aangegeven dat het risico op Mattheüseffecten vermijdbaar lijkt o.a. door een bijzondere aandacht voor laadinfrastructuur in steden, deelauto's en mobility-as-a-service en het lokaal gebruik van tweedehands elektrische voertuigen.

Deze elementen zijn al opgenomen in de visie. In de inleidende hoofdstukken wordt dit nog eens verduidelijkt. Er blijft natuurlijk het feit dat zero-emissievoertuigen duurder zijn bij aankoop en dat de vergroening eerst zal plaatsvinden bij de bedrijfswagens. Het is m.a.w. een gegeven dat de omschakeling het minst snel zal plaatsvinden bij kansarme groepen. Vermits beslist is om niet met aankooppremies te werken, is hier op korte termijn weinig aan te doen. Het heeft immers ook geen zin om laadpunten uit te rollen waar ze niet gebruikt zullen worden. Van zodra de doorstroming, bv. via de tweedehandsmarkt een feit is, zal juist het systeem Paal volgt Wagen ervoor zorgen dat de nodige laadinfrastructuur ook in de kansarme wijken doordringt. Het systeem garandeert de plaatsing van laadinfrastructuur als aan de voorwaarden voldaan wordt en omdat de kans groot is dat deze groepen minder mogelijkheden hebben om thuis te laden, zal dat sneller het geval zijn.

8. SERV en MORA vragen aandacht voor vergeten categorieën met potentieel

Er wordt daarbij melding gemaakt van het treinverkeer en voertuigen niet bestemd voor de openbare weg (off-road).

Voor het spoor zijn de Vlaamse bevoegdheden beperkt; bovendien zijn de meeste spoorwegen op het hoofdspoor in Vlaanderen ondertussen geëlektrificeerd. In de samenwerkingsakkoorden met de federale overheid en de andere gewesten werden op basis van de Vlaamse Spoorstrategie enkele spoorlijnen opgenomen voor elektrificatie. Binnen deze samenwerkingsakkoorden (maar ook erbuiten) wordt de heropening van bepaalde spoorlijnen bestudeerd. Een nieuwe spoorlijn wordt altijd onmiddellijk geëlektrificeerd. In de toekomst zullen we gebruik maken van onze invloed en cofinancieringsbevoegdheid om de federale overheid en de spoorbedrijven te laten inzetten op groene energie voor het spoorvervoer.

Off-road zit niet in de scope van deze visie; ook al omdat de AFID-richtlijn hier ook geen melding van maakt en dit zich buiten het mobiliteitsbeleid bevindt. Off-road is wel meegenomen in beleidsplannen vanuit het beleidsdomein Omgeving.

9. De Minaraad vraagt aandacht voor de impact over de volledige levenscyclus van brandstoffen/energie en voertuigen.

Bij de keuze die gemaakt wordt om vooral in te zetten op elektrificatie werd rekening gehouden met beschikbare informatie uit levenscyclusanalyses. Bovendien wordt ook duidelijk aangegeven dat er ook binnen de elektrische voertuigen verschillen zitten m.b.t. impact; meteen ook de reden dat er gezocht wordt naar downsizing en er een lans gebroken wordt voor lichte elektrische voertuigen waarvan de voetafdruk veel kleiner is. Dit wordt ook in het inleidend deel nog eens verduidelijkt en de aanbeveling om dit in het kader van het Europees beleid te ondersteunen, wordt meegenomen.

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.

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 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 eerste 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.

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.

Om een cijfermatige insteek richting het Energie- en Klimaatplan en het Luchtbeleidsplan te verzekeren, zijn de oorspronkelijk 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 alsmaar groter aandeel elektrische voertuigen (batterij-elektrisch of op brandstofcellen) het doel zijn.

In de periode 2020-2030 zal de grootste stap in de vergroening van het voertuigenpark gezet worden. 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 is dat ook de betrachting, maar zal er 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), de brandstoffen en de beoogde significante daling van het aantal voertuigkilometers zouden de doelstellingen voor transport een substantiële CO₂-reductie opleveren van 23% in 2030 (cf. VEKP). De globale klimaatdoelstelling blijft uitdagend en er wordt bovendien gedacht aan aanscherping. De hier geschetste ambities zijn vanuit dat oogpunt dan ook een minimum, die bovendien gecombineerd dienden te worden met een verregaand mobiliteitsbeleid.

De streefdoelen zijn gebaseerd op de huidige inzichten, die in een snel veranderende markt ook kunnen wijzigen. Als de transitie nog sneller oppikt dan gehoopt, dan kunnen de streefdoelen naar boven worden bijgesteld, zodat de milieu- en klimaatdoelstellingen ook vlotter worden gehaald. In de nabije toekomst zal dit al specifiek worden bekeken voor de vergroening van de personenwagens en het vrachtvervoer.

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		
Zero-emissie	50%	100%
PHEV	20%	0%
ANDERE BUSSEN		
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 aankooprijks, 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 bedrijfsvloten 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- en zero-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

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 verleende gunstig advies op 12.04.21

Het begrotingsakkoord werd verleend op 26.04.21

A. 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.

B. 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. VOORSTEL VAN BESLISSING

De Vlaamse Regering beslist:

- haar definitieve goedkeuring te hechten aan deze visie;
- de minister bevoegd voor Mobiliteit de opdracht te geven om de uitvoering van deze visie te coördineren.

Lydia PEETERS

Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken

Lijst bijlagen:

1. Visie 2030 'Clean power for transport'