

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 1008
van **JOHAN DANEN**
datum: 17 juni 2020

aan **LYDIA PEETERS**
VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

Actieplan 'Clean Power for transport' (CPT) - Stand van zaken

De Vlaamse Regering keurde op 18 september 2015 het actieplan 'Clean power for transport' (CPT) goed. In dit actieplan waren een aantal concrete doelstellingen tegen 2020 opgenomen:

Omschrijving	Doelstelling 2020
Batterij elektrische wagens	60500
Plug-in hybride wagens	13600
CNG-wagens	41000
Laadpunten	7400
CNG-tankstations	300
Waterstof-tankstations	20

Op pagina 5 van dit actieplan werd duidelijk gesteld dat dit actieplan in de eerste plaats gericht was op een doorbraak voor elektrische voertuigen (met inbegrip van voertuigen op brandstofcellen). Bovendien bood het actieplan kansen aan voer- en vaartuigen op aardgas om door te groeien en aan aangemeerde schepen om gebruik te maken van walstroom.

Op 20 juli 2018 keurde de Vlaamse Regering het energie- en klimaatplan goed. Ook dit plan bevatte een aantal doelstellingen waarvan de voormalige minister van Energie in zijn antwoord op schriftelijke vraag nr. 45 van 26 november 2018 stelde dat deze nieuwe doelstellingen geen afzwakking waren van de doelstellingen uit het actieplan CPT, maar dat zij een bijkomende invalshoek invoegden. De volgende doelstellingen waren in het Energie- en Klimaatplan opgenomen:

- vanaf 2030 zijn alle nieuw verkochte personenwagens koolstofarm, waarvan minstens de helft emissievrij;
- in 2030 is 25% van alle aangekochte bussen (reisbussen, schoolbussen, autocars en touringcars) koolstofarm;
- vanaf 2025 gebeurt de exploitatie in stedelijke omgevingen enkel nog met koolstofarme bussen, waarbij in de stadskernen louter emissieloos gereden wordt;
- bij nieuw aangekochte zware vrachtwagens bedraagt het aandeel koolstofarme voertuigen tegen 2030 minstens 5%;

- in 2030 zijn minstens 30% van de nieuw aangekochte lichte vrachtwagens/bestelwagens koolstofarme voertuigen.

Naast het actieplan CPT en het Vlaamse energie- en klimaatplan, keurde het Vlaams Parlement op 23 november 2016 een klimaatresolutie goed. In deze klimaatresolutie wordt uitgegaan van een duidelijk uitdoofscenario voor personenwagens met een verbrandingsmotor tegen 2050 - met minstens een halvering tegen 2030 conform het scenario van het Europese milieuagentschap.

In zijn antwoord op mijn schriftelijke vraag nr. 45 liet de toenmalige minister van Energie weten dat het de bedoeling was om tijdens de vorige legislatuur een visie 'Clean power for transport – 2030' goed te keuren. Het ontwerp was in november 2018 al voorbereid.

1. Wat is de stand van zaken in verband met de doelstellingen die werden opgenomen in het actieplan 'Clean power for transport'?
 - a) Welke doelstellingen werden gehaald? Graag een overzicht per doelstelling met de absolute cijfers.
 - b) Welke doelstellingen werden niet gehaald? Wat was hiervoor de reden? Graag een overzicht per doelstelling met de absolute cijfers.
2. Wat is de stand van zaken in verband met de doelstellingen die opgenomen werden in het Vlaamse Energie- en Klimaatplan voor wat betreft:
 - a) nieuw verkochte, koolstofarme personenwagens (absolute aantallen en percentage t.o.v. het totale aantal verkochte personenwagens voor de periode 2017-2020);
 - b) aantal nieuw aangekochte, koolstofarme bussen (reisbussen, schoolbussen, autocars en touringcars) (absolute aantallen en percentage t.o.v. het totale aantal aangekochte bussen voor de periode 2017-2020);
 - c) aantal nieuw aangekochte, koolstofarme zware vrachtwagens (absolute aantallen en percentage t.o.v. het totale aantal aangekochte zware vrachtwagens voor de periode 2017-2020);
 - d) aantal nieuw aangekochte, koolstofarme lichte vrachtwagens/bestelwagens (absolute aantallen en percentage t.o.v. het totale aantal aangekochte lichte vrachtwagens/bestelwagens voor de periode 2017-2020).
3. Wat is de stand van zaken betreffende de 'visie 2030 - Clean power for transport'?

ANTWOORD

op vraag nr. 1008 van 17 juni 2020

van **JOHAN DANEN**

1. Zoals in het laatste CPT-rapport (VR20200304 MED.0123/2 -zie ook <https://www.milieuvriendelijkevoertuigen.be/beleid>) werd aangegeven was het uiteindelijke doel van het CPT-actieplan het bewerkstelligen van een shift van traditionele verbrandingsmotoren naar voertuigen op 'clean power'. De evolutie bij de wagens is er, maar in absolute termen is ze nog beperkt. De 2020 doelstellingen voor Batterij Elektrische Voertuigen (BEV)- en CNG-wagens zijn nog niet in zicht, de doelstelling voor Plug-in Hybride Elektrische Voertuigen (PHEV's) wordt ruimschoots overschreden. In 2019 daalde echter het marktaandeel PHEV, terwijl het marktaandeel BEV meer dan verdubbelde. Zeker bij bedrijfswagens winnen de elektrische modellen sterk aan populariteit. Binnen de EU bevindt België en bij uitstek Vlaanderen zich in de top tien voor het marktaandeel 'elektrisch'.

a) Plug-in Elektrische Voertuigen (PHEV's)

In mei 2020 reden er 28.824 PHEV's rond in Vlaanderen. De doelstelling ligt op 13.600 en wordt ruimschoots overschreden.

b) Batterij elektrische Voertuigen (BEV's)

In mei 2020 steeg het aantal batterij elektrische wagens tot 16.077. Dit ligt nog ruim onder de doelstelling van 60.500. De jaarlijkse verkoop van de BEV's nam sinds 2016 gestaag toe van 1.529 tot 6.575 in 2019. In 2020 werden ondanks de pandemie in 5 maanden al 2.751 BEV's verkocht. Omdat we op lange termijn vooral de beweging willen maken naar batterij elektrische wagens (Cf. VEKP) blijft het belangrijk om hierop in te zetten.

De doelstelling zal naar alle waarschijnlijkheid eind 2020 echter niet worden gehaald. Daar zijn diverse redenen voor waarbij de belangrijkste het beperkte aanbod blijft. Ondanks de toename van het aantal batterij elektrische modellen blijft het aanbod beperkt, zeker voor wat de kleinere segmenten betreft. Bovendien zijn de aankooprijzen, in tegenstelling tot de verwachtingen 5 jaar geleden, nauwelijks gedaald en liggen die nog steeds ca. 10.000 euro boven die voor vergelijkbare modellen met een verbrandingsmotor. Voor de total cost of ownership (TCO) is de situatie wat beter maar ook daar is de kloof, zeker voor particulieren, nog groot. Om de doelstelling te halen zullen dus inspanningen nodig zijn, zeker gelet op de ambitieuze doelstelling voor 2030 uit het VEKP (50% van nieuwe wagens emissievrij). De verwachting leeft nog steeds dat de markt de komende jaren sterk zal aantrekken, onder meer door de recente Europese CO2-normering.

Laadpunten

Overeenkomstig de doelstelling werd de voorbije jaren hard gewerkt aan de uitrol van de laadinfrastructuur. De doelstelling van 7.400 publieke laadpunten was gebaseerd op de indicatieve ratio van één publiek laadpunt per tien elektrische wagens (Europese richtlijn AFID) en de prognose van 74.000 elektrische voertuigen tegen eind 2020. Eind 2019 waren er 12 elektrische voertuigen per publiek laadpunt. Dit is een goede ratio rekening houdende met het hoge aandeel PHEV's die minder gebruik maken van publieke laadpunten. In het algemeen wordt er in deze fase van de marktontwikkeling minder publiek geladen in Vlaanderen

omdat er relatief veel mogelijkheden zijn om privaat te laden omwille van de vele garages/opritten.

Concreet zijn er in Vlaanderen momenteel 3.920 gewone publieke laadpunten ($\leq 22\text{kW}$) en 96 snellaadpunten, waarvan 8 ultrasnellaadpunten ($>150\text{kW}$), operationeel. Eind 2019 werd het laatste lot van de uitrol 2016-2020 (1.326 laadpunten) door Fluvius gegund aan Allego.

In 2020 wordt dus verder ingezet op de uitrol van publieke laadpunten om de doelstelling te benaderen. Zoals al werd aangegeven in het CPT-rapport zitten we vooral in Antwerpen achter op schema. Na 2020 zal met een toenemend aantal elektrische wagens een versnelling nodig zijn bij het installeren van laadinfrastructuur. Het is dan ook mijn ambitie om jaarlijks 6.000 extra laadpalen te plaatsen.

CNG-wagens & CNG-tankstations

Eind mei 2020 telde de Vlaamse vloot 12.920 CNG-wagens. Dit ligt nog ver onder de doelstelling van 41.000. De jaarlijkse verkoop varieerde in de periode van 2016 tot 2019 tussen 2.007 voertuigen en 3.203 voertuigen. In de eerste helft van 2020 viel de verkoop terug tot 621 voertuigen.

Het aantal CNG-stations blijft stabiel. Gezien de indicatieve ratio van één CNG-tankstation per 600 wagens uit de Europese richtlijn (AFID), volstaan de huidige 105 tankstations ruimschoots voor de huidige vloot. Er is in Vlaanderen 1 tankstation voor ongeveer 120 wagens. De initiële doelstelling was om 300 tankstations te voorzien.

Omdat, op basis van voortschrijdend inzicht, CNG eerder als overgangstechnologie wordt beschouwd, lijkt het niet nodig om kost wat kost de eerder geformuleerde doelstellingen op dat vlak na te streven.

Waterstof-wagens en waterstof-tankstations

Ondertussen zijn er 31 waterstofwagens ingeschreven in Vlaanderen. Vlaanderen telt 2 publieke waterstofstations, waar de doelstelling op 20 waterstofstations lag. Ook het aantal H₂-stations blijft stabiel, al wordt er de komende tijd een inhaalbeweging verwacht. Het aantal H₂-wagens blijft zeer beperkt, ook al omdat meer en meer duidelijk wordt dat voor personenwagens batterij elektrisch de aangewezen weg is. De nood aan een groot aantal H₂-stations zal dan ook nog moeten blijken, bv. in functie van zware vracht en busvervoer.

3. a) nieuw verkochte, koolstofarme personenwagens (absolute aantallen en percentage t.o.v. het totale aantal verkochte personenwagens voor de periode 2017-2020);

Nieuwe inschrijvingen	Batterij elektrisch	Plug-in hybriden	CNG	Waterstof
2016	1.529	5.590	2.007	1
2017	1.979	9.381	2.137	4
2018	2.658	6.925	3.203	8
2019	6.575	6.693	2.720	5
2020 t.e.m. mei	2.751	4.843	621	3

Marktaandeel	Batterij elektrisch	Plug-in hybriden	CNG	Waterstof
2016	0,49%	1,80%	0,65%	0,00%
2017	0,63%	3,00%	0,68%	0,00%
2018	0,82%	2,14%	0,99%	0,00%

2019	1,95%	1,99%	0,81%	0,00%
2020 t.e.m. mei	2,66%	4,69%	0,62%	0,00%

b) aantal nieuw aangekochte, koolstofarme bussen (reisbussen, schoolbussen, autocars en touringcars) (absolute aantallen en percentage t.o.v. het totale aantal aangekochte bussen voor de periode 2017-2020);

Nieuwe inschrijvingen	Nieuwe inschrijvingen	Marktaandeel elektrisch
2016	0	Geen data
2017	0	Geen data
2018	2	0,33%
2019	6	1,03%
2020 t.e.m. mei	3	1,92%

c) aantal nieuw aangekochte, koolstofarme zware vrachtwagens (absolute aantallen en percentage t.o.v. het totale aantal aangekochte zware vrachtwagens voor de periode 2017-2020);

Voor categorie N2-3 (>3,5 ton en <= 12 ton):

Nieuwe inschrijvingen	Elektrisch (incl waterstof)	Plug-in hybriden	CNG
2016	0	0	14
2017	0	3	59
2018	1	0	95
2019	0	0	206
2020 t.e.m. mei	0	0	40

Marktaandeel	Elektrisch (incl waterstof)	Plug-in hybriden	CNG
2016	Geen data	Geen data	Geen data
2017	Geen data	Geen data	Geen data
2018	0,01%	0,00%	1,17%
2019	0,00%	0,00%	2,38%
2020 t.e.m. mei	0,00%	0,00%	1,78%

d) aantal nieuw aangekochte, koolstofarme lichte vrachtwagens/bestelwagens (absolute aantallen en percentage t.o.v. het totale aantal aangekochte lichte vrachtwagens/bestelwagens voor de periode 2017-2020).

Voor categorie N1 (<= 3,5 ton):

Nieuwe inschrijvingen	Elektrisch (incl waterstof)	Plug-in hybriden	CNG
-----------------------	-----------------------------	------------------	-----

2016	44	0	93
2017	83	0	344
2018	126	4	478
2019	238	96	656
2020 t.e.m. mei	69	63	144

Marktaandeel	Elektrisch (incl waterstof)	Plug-in hybriden	CNG
2016	Geen data	Geen data	Geen data
2017	Geen data	Geen data	Geen data
2018	0,28%	0,01%	1,06%
2019	0,48%	0,19%	1,32%
2020 t.e.m. mei	0,41%	0,38%	0,86%

4. Dit jaar nog zal een vervolg 'Clean Power for Transport'-actieplan 2025 vorm moeten krijgen waarin ook een doorkijk naar 2030 wordt opgenomen. Hierin wordt verder uitgewerkt hoe de doelstellingen uit het VEKP gehaald kunnen worden.