

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 248
van **MATTHIAS DIEPENDAELE**
datum: 24 april 2018

aan **BART TOMMELEIN**

VICEMINISTER-PRESIDENT VAN DE VLAAMSE REGERING, VLAAMS MINISTER VAN BEGROTING, FINANCIËN EN ENERGIE

Clean Power for Transport - Tweede projectcall

Conform het besluit van de Vlaamse Regering betreffende de subsidiëring van projecten ter uitvoering van het actieplan 'Clean power for transport' (CPT) wordt in de mogelijkheid voorzien om een subsidie te verlenen voor projecten die uitvoering geven aan het actieplan 'Clean power for transport' en die vallen binnen de thema's van de jaarlijkse oproep. Daarnaast worden ook CPT-overheidsopdrachten gegund.

In de antwoorden op verschillende schriftelijke vragen gaf de minister reeds inzage in de projecten en opdrachten uit 2016 en 2017. In het kader van het globale CPT-actieplan en zijn beleidsbrief Energie 2017-2018 had ik graag een totaalbeeld gekregen van de realisaties tot heden en de stand van zaken na het eerste kwartaal van 2018.

1. CPT overheidsopdrachten 2016.

- a) In zijn antwoord op mijn schriftelijke vraag nr. 114 van 23 januari 2018 blijkt dat er vier overheidsopdrachten gegund werden in 2016. De eerste twee projecten vinden we ook in het antwoord van minister Liesbeth Homans op schriftelijke vraag nr. 224 van 20 december 2016:
- potentieel van lichte elektrische voertuigen (LEV) in Vlaanderen (Tecnolec);
 - infovoorziening thuisladen van elektrische voertuigen (KU Leuven).

Hoe verhouden deze twee projecten zich tot beide departementen LNE (Leefmilieu, Natuur en Energie) en DLNE (Departement Leefmilieu, Natuur en Energie)- AMNE (afdeling Milieu-, Natuur- en Energiebeleid) waaronder ze geklasseerd staan?

- b) De andere twee projecten vinden we daar niet in terug:
- easy mobility incentives (EV Consult);
 - ondersteuning data laadpalen (Ecomovement).

Vanwaar deze discrepantie? Welke lading dekken deze opdrachten? Wat is hun toegevoegde waarde geweest aan het CPT-actieplan?

- c) Voor elk van de vier overheidsopdrachten, graag volgende toelichting:
- een beschrijving van de opdracht met de specifieke scope;
 - vooropgestelde doelstellingen;
 - behaalde resultaten en beschikbare rapporten;

- indien van toepassing, nog verwachte resultaten en uitstaande rapporten.

d) Is er een concrete link met één of meerdere CPT-projecten, bijvoorbeeld als voortraject of bij wijze van sensibilisering?

2. CPT-overheidsopdrachten 2017.

In zijn antwoord op mijn schriftelijke vraag nr. 114 werden enkel deze vier overheidsopdrachten uit 2016 genoemd.

Betekent dit dat er in 2017 geen overheidsopdrachten gegund werden in het kader van het CPT-actieplan? Zo neen, graag ook een overzicht van de overheidsopdrachten die vorig jaar werden uitbesteed.

3. CPT-projecten elektrische voertuigen.

Binnen de reeds lopende en geselecteerde projecten zien we een zeker aandeel rond elektrische voertuigen, gaande van autodeelvloten, elektrische dienstvoertuigen, elektrische bedrijfswagens, elektrische dienstfietsen enzovoort. Ik zie twee grote componenten in dit soort projecten: enerzijds de investering in de productie van dergelijke elektrische voertuigen en anderzijds de sensibilisering naar zo breed mogelijke lagen van de bevolking (particulieren, bedrijven, overheidsinstanties, gemeenschappen enzovoort).

Kan de minister een overzicht geven van activiteiten binnen het agentschap, studies, projecten, externe consultancy en overheidsopdrachten voor wat betreft:

- haalbaarheidsstudies, verkennend onderzoek, pre-trajecten, consultancy;
- sensibiliseringscampagnes, communicatie?

4. CPT-call 2017.

De CPT-call van 2017 leverde tien projecten op voor een totaalbudget van 1.034.362 euro. Zowel in aantal projecten als in toegewezen budget is de tweede CPT-call dus groter dan de eerste in 2016.

a) Hoe evalueert de minister de uitkomst van tweede CPT-call, in het kader van het globale CPT-plan?

b) Wanneer zal het jaarrapport van 2017 beschikbaar zijn?

5. CPT plan 2018.

a) Waar staat de minister vandaag in de planning van 2018 volgens zijn beleidsbrief Energie 2017-2018 ? Ziet hij op basis van de resultaten uit 2017 reeds nood tot bijsturing?

b) Hoe evalueert de minister de groei van het marktaandeel van elektrische voertuigen van 0,5% in 2016 naar 0,6% in 2017, tegenover de doelstelling van 7,5% in 2020?

BART TOMMELEIN

VICEMINISTER-PRESIDENT VAN DE VLAAMSE REGERING, VLAAMS MINISTER VAN BEGROTING, FINANCIËN EN ENERGIE

ANTWOORD

op vraag nr. 248 van 24 april 2018

van **MATTHIAS DIEPENDAELE**

1. a) Beide opdrachten werden uitgeschreven door het toenmalige departement LNE. Binnen dat departement stond de afdeling AMNE in voor de coördinatie.
- b) Het gaat hier in de vier gevallen over overheidsopdrachten; de laatste betreft echter een kleine opdracht die in 2017 gegund is. Alle opdrachten werden uitgeschreven vanuit de toegevoegde waarde binnen het CPT-beleid (zie 1.c.)
- c) Potentieel van lichte elektrische voertuigen (LEV) in Vlaanderen (KU Leuven)
Deze opdracht had tot doel om (1) in kaart te brengen wat er op vlak van elektrische tweewielers op de markt is, hoe ze gereguleerd zijn en welke projecten er ter stimulering van het gebruik lopen of gelopen hebben, (2) na te gaan wat het potentieel is van dit marktaanbod voor functionele verplaatsingen, met o.a. een beschrijving van de drempels en mogelijke maatregelen om hieraan tegemoet te komen en (3) aanbevelingen en mogelijke projecttoepassingen te formuleren. De resultaten van deze studies staan beschreven in het eindrapport, terug te vinden op de website onder <http://www.milieuvriendelijkevoertuigen.be/nieuws>. Daar staat ook een link naar een website met uitgebreide informatie, die ontstaan is uit deze studie.

Infovoorziening thuisladen van elektrische voertuigen (Tecnolec)

Deze opdracht had tot doel (1) objectieve informatie te verzamelen over welke thuislaadsystemen er bestaan voor de diverse elektrische voertuigen (inclusief voor- en nadelen), (2) actuele informatie te geven over effectieve laadvermogens en -snelheden en de mogelijkheden voor monitoring in kaart te brengen, (3) informatie te geven over de elektriciteitsinstallatie (inclusief nodige aanpassingen/keuringen, extra mogelijkheden en voordelen, bijhorende kosten) en (4) deze informatie te ontsluiten op een overzichtelijke en begrijpelijke manier via de betrokken autodealers en via onze website www.milieuvriendelijkevoertuigen.be/laden. Dit resulteerde in een infobrochure 'laad je voertuig thuis op', een bundeling van alle informatie over thuis laden op onze website en een animatiefilmpje over thuis laden.

Easy Mobility Incentives (EV Consult)

Deze opdracht had tot doel (1) mogelijke extra stimulansen voor EV-rijders te verkennen op basis van literatuuronderzoek en buitenlandse praktijken, (2) potentiële maatregelen te toetsen bij relevante stakeholders en (3) enkele kansrijke maatregelen verder te verdiepen, inclusief het formuleren van beleidsaanbevelingen. Op basis van een multicriteria-analyse werden de volgende maatregelen verdiept: parkeerincentives, uitrol van snellaadinfrastructuur, E-carsharing en zichtbare quick-wins. Voor deze maatregelen werd ook de haalbaarheid in de Vlaamse context verkend. De uitgebreide resultaten van deze opdracht staan beschreven in het eindrapport.

Ondersteuning data laadpalen (Ecomovement)

Deze overeenkomst had tot doel om (1) de publiek toegankelijke laadinfrastructuur in Vlaanderen in kaart te brengen, (2) actueel te houden en (3) de informatie te ontsluiten via onze website www.milieuvriendelijkevoertuigen.be/laadpalen. Dankzij deze overeenkomst zijn we in staat om op elk moment actuele data over de laadpunten te ontsluiten.

- d) De opdracht 'potentieel van lichte elektrische voertuigen (LEV) in Vlaanderen' was bedoeld om zicht te krijgen op de situatie. Op basis van de resultaten van deze opdracht werd het thema 'lichte elektrische voertuigen' opgenomen als één van de thema's in de projectoproep 2017. Uit de opdracht 'easy mobility incentives (EMI)' bleek o.m. het belang en potentieel van E-carsharing, o.a. in het lokale mobiliteitsbeleid. O.a. op basis daarvan werd het thema 'elektrische bedrijfsvlooten delen met particulieren' opgenomen als één van de thema's in de projectoproep 2017. De opdracht 'thuis laden' was voornamelijk sensibiliserend bedoeld en de opdracht m.b.t. LEV heeft op de website www.lichtelektrischevoertuigen.be ook een sensibiliserend resultaat.
2. In 2017 werden geen nieuwe studies uitbesteed. Wel werd met Europees geld een opdracht 'Europees project BENEFIC - communicatie en projectoproep' uitbesteed. Bijna alle middelen werden in 2017 aan de CPT-call 2017 gespendeerd (zie verder)
3. Voor wat betreft haalbaarheidsstudies, verkennend onderzoek, pre-trajecten en consultancy verwijs ik naar vraag 1. Wat betreft sensibiliseringscampagnes en communicatie verwijs ik naar onze website www.milieuvriendelijkevoertuigen.be, de campagne 'week van de milieuvriendelijke voertuigen' die doorging in december 2016, de eerste campagne van begin 2016 en de verschillende communicatie-acties/campagnes van de 17 CPT-projecten.
4. a) De resultaten van de CPT-call 2017 staan uitgebreid beschreven in antwoord op parlementaire vraag nr. 114 van 23 januari 2018. De interesse binnen de sector was groot en de kwaliteit van de meeste voorstellen lag hoog.
- b) Het jaarrapport 2017 werd als mededeling gebracht op de Vlaamse Regering van 10 maart 2018 en is beschikbaar op onze website www.milieuvriendelijkevoertuigen.be/beleid.
5. a) De uitvoering van het Vlaams actieplan CPT loopt zoals gepland verder in 2018. In de uitvoering wordt voortdurend bijgestuurd (cf. zero-emissiepremie) en worden nieuwe pistes geopend o.m. via de 17 lopende projecten en het Europese BENEFIC-project, gecoördineerd door mijn administratie. Ook werd een ontwerp CPT-visie 2030 voorbereid, die al voorbij 2020 kijkt.
- b) De doelstelling van een marktaandeel batterij elektrische wagens (BEV) van 7,5% in 2020 blijft ambitieus. Het marktaandeel stijgt elk jaar, maar er zal voor de BEV's de komende jaren duidelijk een versnelling nodig zijn. De doorgedreven uitvoering van het actieplan kan hiervoor zorgen. Bijvoorbeeld door de uitrol van een basisnetwerk van publiek toegankelijke laadpunten en van snelladers is alvast het bereik een minder groot issue.
- Dit zal ook afhangen van de uitbreiding van het aanbod aan modellen, zowel de diversiteit, de aantallen, het bereik, de beschikbaarheid als de prijs spelen hierbij een rol. De verwachting is dat er op die vlakken belangrijke doorbraken zitten aan te komen; de grote vraag is alleen hoe snel het allemaal kan gaan. Het verleden heeft aangetoond dat de aankondigingen van de constructeurs soms met een korrel zout genomen moeten worden. Een ambitieus Europees beleid m.b.t. CO2-normering en specifieke aandacht voor zero-emissie voertuigen kan hier voor een versnelling zorgen.