

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 259

van **STEFAAN SINTOBIN**

datum: 18 mei 2018

aan **BART TOMMELEIN**

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

Ondersteuning CNG-wagens en -tankstations - Rapport CREG

De Europese richtlijn betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen van 22 oktober 2014 legt de lidstaten op om nationale beleidskaders te maken voor de marktontwikkeling van milieuvriendelijke energie/brandstoffen voor voertuigen en de bijbehorende infrastructuur. Bijkomend wordt bijvoorbeeld ook opgelegd om tegen eind 2020 al te voorzien in een passend aantal publiek toegankelijke laadpunten (voertuigen op elektriciteit) en tankpunten (voertuigen op CNG) in stedelijke/randstedelijke en andere dicht bevolkte gebieden. Op 18 september 2015, heeft de Vlaamse Regering de conceptnota 'Clean Power for Transport' (CPT) goedgekeurd, verder geconcretiseerd in het CPT-actieplan dat op 18 december 2015 is goedgekeurd.

Een nieuw rapport van de Commissie voor de Regulering van de Elektriciteit en het Gas (CREG) geeft nu aan dat in termen van brandstofkosten auto's op CNG (aardgas) in alle simulaties goedkoper zijn dan de andere brandstoffen. Het verschil bedraagt zelfs 35 tot 75 procent in vergelijking met benzine- en dieselauto's, 20 procent in vergelijking met elektrische auto's en 60 procent in vergelijking met hybride auto's. Tegelijkertijd ligt de aankoop prijs van een auto op aardgas niet zo veel hoger, gemiddeld gaat het om 200 euro meer dan een dieselmodel en 2.400 euro meer dan een benzinemodel. Maar in vergelijking met de milieuvriendelijke elektrische en hybride modellen zijn ze een stuk goedkoper.

Vandaag rijden in België echter amper 10.000 CNG-voertuigen rond, waarvan het grootste deel in Vlaanderen. De Europese automobielsector rekent tegen 2030 nochtans op een marktaandeel van 12 % voor auto's op aardgas en zelfs een marktaandeel van 20 tot 30 % voor 'gasvrachtwagens'. In 2016 werden 2007 CNG-wagens ingeschreven, de eerste helft van 2017 waren er dat 962.

In het CPT-actieplan van de Vlaamse Regering wordt op p. 13 gesteld dat voor het gebruik van aardgas in transport Vlaanderen een aantal troeven heeft: het aardgasnet is erg uitgebreid, België is dankzij verschillende transitpijpleidingen en een LNG-terminal een internationale draaischijf voor aardgas en heeft erg competitieve gasprijzen. In het actieplan wordt gesteld: "Net als voor de elektrische wagens wordt voor CNG-wagens een streefdoel voor 2020 voorop gesteld. Op basis van de aankoop prijs, de beperkte reiskosten en de reeds geplande toename van het aantal CNG tankstations is het aannemelijk dat het aandeel in de verkoop gestaag stijgt met gemiddeld 1% per jaar, zodat het aandeel in de markt 5% bedraagt in 2020. Het aantal CNG-tankstations volgt

deze trend, zodat in 2020 ongeveer 10% van de reguliere tankstations CNG zal aanbieden." Het CPT-actieplan voor 2020 omvat 41.000 CNG-voertuigen en een doelstelling van 50 nieuwe CNG-tankstations per jaar. De tankinfrastructuur is cruciaal voor de verhoging van het aandeel CNG-wagens. Vermits vooral wordt gemikt op publiek toegankelijke vulstations, zou de afstand tussen twee stations niet te groot mogen zijn. Er zijn in Vlaanderen op dit ogenblik (eind 2015) 36 CNG-stations operationeel en een aantal in opbouw. Er wordt in het actieplan gemikt op een voortschrijdende uitbouw, zodat er 300 CNG-stations in Vlaanderen zijn tegen eind 2020.

Op p.21 van het CPT-actieplan wordt gesteld: "De uitbouw vindt plaats in de dicht bevolkte gebieden, maar ook langs de grote verkeersassen. Bij dit laatste wordt in de mate van het mogelijke afgestemd op de ligging van het aardgasnet en wordt aangesloten bij Europese projecten in het kader van TEN-T." Momenteel zijn er volgens de CREG 91 tankstations voor aardgas in België waarbij er nog 30 in aanbouw zouden zijn.

Specialisten zijn het er over eens dat voor chauffeurs die veel kilometers doen een automodel op aardgas een goedkoop en behoorlijk milieuvriendelijk alternatief is. CNG-motoren stoten 75 tot 90 procent minder fijn stof en stikstofoxiden uit dan benzine- en dieselmotoren. De CO₂-uitstoot is 7 tot 16 % lager.

De CREG stelt: "Uit deze studie blijkt dat aardgas uit economisch en ecologisch standpunt een relevante keuze is, zowel voor privé- als voor leasewagens."

1. Hoe reageert de minister op dit rapport/studie van de CREG? Onderschrijft de minister de conclusies van met betrekking tot de voordelen van CNG-motoren?
2. Het CPT-actieplan vermeldt als takenpakket onder meer het opstarten van overleg met betrekking tot een kader voor noodzakelijke netuitbreidingen voor onder meer CNG-stations en het uitbouwen van CNG en LNG tankinstallaties langs het TEN-T transportnet, het eurovignetnetwerk en de industriële clusters onder meer via concessies op openbaar domein (snelwegparkings) domein.

Welke resultaten werden hierbij al geboekt ?

3. Zal de Vlaamse Regering rond de aankoop van CNG-wagens op het vlak van fiscaliteit bijkomende nieuwe maatregelen in overweging nemen?
4. In het CPT-actieplan wordt gesteld dat De Lijn de toekomst elektrisch ziet en daarbij geen zijstap wenst te maken via CNG.

Acht de minister dit een verstandige keuze in het licht van deze CREG-studie ?

BART TOMMELEIN

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

ANTWOORD

op vraag nr. 259 van 18 mei 2018

van **STEFAAN SINTOBIN**

1. In het CPT actieplan 2020 van de Vlaamse Regering en op de bijhorende website www.milieuvriendelijkevoertuigen.be hebben we al een tijd geleden duidelijk gemaakt dat CNG bepaalde milieuvoordelen heeft t.a.v. diesel/benzine. De potentiële milieuwinst doet zich vooral voor op het vlak van luchtverontreiniging. Uit de bijhorende tool voor prijsvergelijkingen was ook al duidelijk dat de TCO (total cost of ownership) van CNG-wagens zeer gunstig is. De conclusies van deze studie zijn voor ons dan ook geen verrassing. Het is meteen ook de reden dat ook CNG als een 'clean power for transport' wordt aanzien en mee wordt genomen in het gelijknamige beleid.

Dit neemt echter niet weg dat CNG-motoren ook verbrandingsmotoren zijn, die weliswaar kunnen dienen als milieuvriendelijke overgangstechnologie, maar bv. niet zullen leiden tot de klimaatneutrale samenleving, waar we op termijn naartoe willen. Ook op dat vlak ligt de toekomst meer bij zero-emissiewagens (batterij elektrisch en brandstofcellen). Op milieu/klimaatvlak presteren zij immers duidelijk beter.

2. Sinds de goedkeuring van het actieplan zijn er in Vlaanderen tientallen CNG-stations bijgekomen. Eind 2017 waren er dat 84. Bovendien is het marktaandeel van CNG-wagens sinds 2015 gestegen van 0,2% naar 1,1%. Vermits de sector een ratio gebruikt van 1 tankstation per 200 wagens zijn er met een park van 6218 CNG-wagens (eind 2017 in Vlaanderen) op dit ogenblik voldoende tankstations. Ook de spreiding over Vlaanderen is redelijk goed. Net zoals voor de laadinfrastructuur is ervoor gekozen om de bouw van tankstations niet te subsidiëren, maar eerder via stimulansen voor de wagens te werken.

Wat de aardgasstations langs de grote verkeersassen betreft, wordt er vooral vooruitgang geboekt via een aantal Europese projecten met Europese financiering. Op die manier zullen we in 2020 op dit vlak zeker verder staan. Het ziet er naar uit dat er tegen dan een tiental CNG/LNG-stations operationeel kunnen zijn. Zelf hebben we recent het BENEFIC-project gelanceerd voor de uitrol van laad- en tankinfrastructuur in Vlaanderen, Brussel en Nederland. In de projectambities, geformuleerd in samenspraak met de sector, zat de bouw van 2 extra CNG/LNG-stations in Vlaanderen. Uiteindelijk is er door de investeerders maar één concreet voorstel ingediend, dat momenteel wordt beoordeeld door de jury.

3. Voor CNG-wagens geldt al een vrijstelling in de verkeersbelasting tot 2020. Deze vrijstelling zorgt er mee voor dat de TCO voor deze wagens gunstig is. Omwille van deze gunstige TCO zijn dan ook geen bijkomende financiële prikkels nodig.
4. De CREG-studie geeft aan dat rijden op aardgas globaal gesproken milieuvriendelijker is dan rijden op benzine/diesel en dat het momenteel goedkoper is dan rijden op elektriciteit. Dat neemt niet weg dat, waar mogelijk, gekozen moet worden voor de meest milieuvriendelijke technologie; i.c. die leidt tot zero-emissie. CNG/LNG zou voor de openbare bussen ten hoogste een tussenstap kunnen zijn, die ook de nodige investeringen vraagt. Op termijn zou dan toch moeten overgeschakeld worden op elektrische bussen of bussen op waterstof. Het is dan ook verstandig om voor de openbare bussen (wat investeringen betreft) ineens de juiste richting in te slaan en te

beginnen werken aan het uiteindelijke doel. De technologie bestaat; er moeten vooral manieren worden gevonden om ermee om te gaan op het vlak van bedrijfsvoering (laadtijden, en -infrastructuur, technische competenties, ...). Bovendien zal de o.m. batterijtechnologie nog verder verbeteren, met o.a. lagere prijzen tot gevolg.