



Vlaams
Parlement

ingediend op **1366** (2017-2018) – Nr. 3
8 juni 2018 (2017-2018)

Verslag van de gedachtewisseling

namens de Commissie voor Leefmilieu, Natuur, Ruimtelijke Ordening,
Energie en Dierenwelzijn
uitgebracht door Johan Danen

over de conceptnota voor nieuwe regelgeving

van Robrecht Bothuyne, Dirk de Kort, Lode Ceyssens, Martine Fournier,
Karin Brouwers en Tinne Rombouts

betreffende een snellere vergroening
van vervoer door het stimuleren
van elektrische transportmiddelen

Samenstelling van de Commissie voor Leefmilieu, Natuur, Ruimtelijke Ordening, Energie en Dierenwelzijn:

Voorzitter: Tinne Rombouts.

Vaste leden:

Piet De Bruyn, Andries Gryffroy, Bart Nevens, Axel Ronse, Ludo Van Campenhout, Wilfried Vandaele;
Robrecht Bothuyne, Lode Ceyssens, Tinne Rombouts, Valerie Taeldeman;
Gweny De Vroe, Lydia Peeters;
Rob Beenders, Bruno Tobback;
Johan Danen.

Plaatsvervangers:

Jelle Engelbosch, Sofie Joosen, Jos Lantmeeters, Jan Peumans, Grete Remen, Sabine Vermeulen;
Sonja Claes, Jos De Meyer, Bart Dochy, Orry Van de Wauwer;
Mathias De Clercq, Willem-Frederik Schiltz;
Bert Moyaers, Els Robeyns;
Elisabeth Meuleman.

Toegevoegde leden:

Stefaan Sintobin;
Hermes Sanctorum-Vandevoorde.

Documenten in het dossier:

1366 (2017-2018) – Nr. 1: Conceptnota voor nieuwe regelgeving
– Nr. 2: Verslag

INHOUD

I.	Toelichting	4
1.	Toelichting door de Jeroen Cockx	4
2.	Toelichting door de minister	8
II.	Bespreking.....	9
1.	Vragen en opmerkingen van de leden	9
1.1.	Tussenkoms van Rob Beenders	9
1.2.	Tussenkoms van Robrecht Bothuyne	10
1.3.	Tussenkoms van Matthias Diependaele.....	11
1.4.	Tussenkoms van Willem-Frederik Schiltz	12
1.5.	Tussenkoms van Johan Danen.....	12
2.	Antwoorden.....	13
2.1.	Minister Bart Tommelein	13
2.2.	Jeroen Cockx.....	15
3.	Aansluitende vragen en antwoorden	16
	Gebruikte afkortingen	18
	Bijlagen: zie dossierpagina op www.vlaamsparlement.be	

De Commissie voor Leefmilieu, Natuur, Ruimtelijke Ordening, Energie en Dierenwelzijn hield op 16 mei 2018 een gedachtewisseling met Bart Tommelein, viceminister-president van de Vlaamse Regering en Vlaams minister van Begroting, Financiën en Energie en Jeroen Cockx, coördinator Clean power for transport, Departement Omgeving, over de stand van zaken van het CPT-actieplan. Deze gedachtewisseling kadert in de bespreking van de conceptnota voor nieuwe regelgeving van Robrecht Bothuyne, Dirk de Kort, Lode Ceyssens, Martine Fournier, Karin Brouwers en Tinne Rombouts betreffende een snellere vergroening van vervoer door het stimuleren van elektrische transportmiddelen (*Parl.St.* VI.Parl. 2017-18, nr. 1366/1). Deze nota werd een eerste keer toegelicht en besproken op 28 maart 2018 (*Parl.St.* VI.Parl. 2017-18, nr. 1366/2).

De bij de toelichting gebruikte presentatie, evenals het rapport voor 2017 van het CPT-actieplan zijn terug te vinden op de [dossierpagina](http://dossierpagina.vlaamsparlement.be) van dit document op www.vlaamsparlement.be.

I. Toelichting

1. Toelichting door Jeroen Cockx

Jeroen Cockx stelt dat hij met de toelichting iets verder wil gaan dan enkel het actieplan. Het belang van het actieplan voor Vlaanderen is dat men er duidelijke ambities mee heeft willen stellen en Vlaanderen op de kaart heeft willen plaatsen. Het CPT-actieplan 2020 omvat doelstellingen en werkpakketten met concrete acties en een jaarlijkse rapportering aan de Vlaamse Regering. Zo is begin 2018 dan ook het rapport voor 2017 voorgelegd (zie bijlage).

De acties op het terrein beogen één en ander effectief uit te rollen. Daartoe doet men jaarlijks een thematische oproep, goed voor zeven projecten in 2017 en tien nieuwe projecten in 2018. Deze projecten betreffen de diverse aspecten van CPT. Daarnaast probeert men ook gebruik te maken van Europese financiering. Zo is men er recent in geslaagd een gezamenlijk project binnen te halen, BENEFIC genaamd, dat mikt op de laad- en tankinfrastructuur langs de grote assen in Vlaanderen, Nederland en Brussel.

De werkpakketten staan in het actieplan. De belangrijkste betreffen de laad- en tankinfrastructuur, de financiële incentives en de coördinatie en communicatie.

Laadpunten

Op dit ogenblik zijn er ongeveer 1800 publieke laadpunten, een pak meer dan een jaar geleden. Het betreft permanent publiek toegankelijke punten. Dit betekent een drempel minder voor mensen om zich een elektrisch voertuig aan te schaffen. Reeds enkel het zicht van de palen helpt daarbij. In het kader van de uitrol van de basisinfrastructuur wil men tegen 2020 ongeveer 5000 extra laadpunten realiseren in Vlaanderen. Daartoe werden twee loten gegund waarvan het eerste reeds is afgewerkt. Ondertussen is ook het derde lot gelanceerd voor 2019. Daarbij hoort ook een systeem van 'paal volgt wagen'. Dit betekent dat de eigenaar van een elektrisch voertuig een laadpaal kan aanvragen bij de distributienetbeheerder als hij geen mogelijkheid heeft om dicht bij huis te laden. Op dit ogenblik staat er minstens één laadpaal in 96 procent van de gemeenten. Op 34 locaties langs snelwegen en grote wegen staan er ook snelladers. Ook op het vlak van interoperabiliteit is reeds vordering gemaakt. De grootste spelers hebben hier afspraken gemaakt. Alle informatie hieromtrent is gebundeld op de website waar ook een laadpalenkaart te vinden is met de relevante info (www.milieuvriendelijkevoertuigen.be/laadpalen). Men probeert hier ook dynamische info aan toe te voegen zoals de actuele toegankelijkheid, beschik-

baarheid en kostprijs. Dit laatste is niet evident gezien de kost varieert naargelang de kaart waarmee men laadt. De Vlaamse overheid is ten slotte ook laadinfrastructuur aan het uitbouwen in de eigen gebouwen. Dit kadert in het actieplan van minister Liesbeth Homans.

Stimulering van de markt

Na de start van het actieplan zijn vrij snel een reeks financiële prikkels gegeven zoals de vrijstelling van verkeersbelasting. Er werden ook meer dan 1000 premies uitgereikt voor zero-emissiewagens aan particulieren. Uit een eind 2017 afgenomen enquête blijkt daarbij 96,3 procent tevredenheid bij de ontvangers. Men wil dus niet meer terug naar een klassieke wagen.

Recent werden er nog initiatieven genomen om de hoogte van de premie voor de wagens niet te laten zakken (zoals oorspronkelijk voorzien) en was er een verhoging van de premie voor waterstofwagens. De premie werd ook recent uitgebreid naar vzw's en autodeelbedrijven en naar de elektrische bromfietsen klasse B en de motorfietsen.

Netwerking – Vlaanderen en daarbuiten

De administratie heeft behoorlijk wat tijd gestoken in netwerking. Daartoe werd een CPT-team opgericht waarin de belangrijkste stakeholders vertegenwoordigd zijn. Deze komen regelmatig samen en er zijn een aantal stuur- en werkgroepen opgericht zoals over infrastructuur en lokale overheden. Men probeert ook te participeren in Europese projecten. Zo werd recent met een aantal regio's het project e-MOPOLI binnengehaald dat in de zomer van 2018 start. Binnen België is er ongeveer maandelijks de ENOVER-transportwerkgroep waar afspraken worden gemaakt met de federale, Waalse en Brusselse collega's over hun beleid rond CPT. Binnen Europa zijn heel wat werkgroepen aan de slag die men tracht te volgen binnen de mogelijkheden van de personeelsbezetting. Ook de Benelux is redelijk actief omwille van het feit dat Nederland hierin een trekkersrol vervult.

Communicatie – Iedereen mee

Communicatie is heel cruciaal gezien het hier over een transitie gaat. Hierbij heeft men de website (www.milieuvriendelijkevoertuigen.be) waar de meest belangrijke informatie op staat, zoals de TCO-berekening ten aanzien van een klassieke wagen. Daar staat ook de laadpalenkaart op, alle beleidsdocumenten enzovoort. Men heeft begin 2016 een startcampagne gedaan om onder andere de premie aan te kondigen. Men heeft eind 2016 de week van de milieuvriendelijke voertuigen georganiseerd in samenspraak met garagehouders en verdelers. Er werd een 'Gids elektrisch rijden voor lokale overheden' opgesteld. Ook werd een studie gedaan rond de licht elektrische voertuigen, LEV's. Deze beginnen ook stilaan aandacht op te eisen. Veel info hierover is terug te vinden op de specifieke website zoals de complexe wetgeving en een beschrijving van de meeste beschikbare modellen (www.lichtelektrischevoertuigen.be). Daarnaast financiert men ook de roadshows om de wagens tot bij de mensen te brengen, en dit met testritten. Ten slotte is men er de voorbije twee jaar in geslaagd om een aanspreekpunt uit te bouwen binnen de Vlaamse overheid waar men met zeer diverse vragen terecht kan.

Cijfers

Eind 2017 waren er 29.985 cleanpowervoertuigen ingeschreven. De doelstelling was om er tegen 2020 100.000 te hebben. Op 1 mei 2018 waren dit er reeds 35.218 waarvan het grootste deel PHEV's. De aardgas en elektrische voertuigen hebben ongeveer een gelijk aandeel. Als men de evolutie doortrekt komt men in

2020 uit op een 60.000 voertuigen. Men gaat er evenwel nog steeds vanuit dat er een versnelling komt waarvan de grootte uiteraard deels afhankelijk is van de markt.

Als men de cleanpowervoertuigen opsplitst naar het eigenaarschap, zijnde bedrijven, particulieren en leasemaatschappijen, dan merkt men dat de vergroening zich veel sterker doorzet bij de bedrijven waar de PHEV-voertuigen reeds een marktaandeel hebben van bijna 10 procent. Ook de elektrische voertuigen zitten er een stuk hoger dan bij de andere. De bedrijven zijn wel maar verantwoordelijk voor een kwart van de vloot.

Om het belang van de licht elektrische voertuigen te verduidelijken, geeft een diagram het aandeel van de diverse categorieën van inschrijvingen weer. De licht elektrische voertuigen, bijna driekwart van de inschrijvingen, betreffen speedpedelecs, elektrische motorfietsen en bromfietsen klasse B en allerlei drie- en vierwielers die intussen op de markt zijn.

Wat de positie binnen Europa betreft, waarbij men er vorig jaar iets beter voorstond, bevindt België zich ongeveer in het midden. Als de PHEV's worden meegeteld, loopt men voorop, maar met de volledig elektrische voertuigen is men wat achter. Vlaanderen op zich beschouwd, doet het wel een stuk beter.

De spreker toont vervolgens een kaart met een overzicht van de laad- en tankpunten. Daarbij zijn er een 100-tal cng-tankpunten, hetgeen volstaat voor de bestaande vloot. Ook de spreiding van de punten is voldoende gerealiseerd.

Project BENEFIC

Voor het realiseren van de vooropgestelde ambities inzake laadinfrastructuur werd via een call aan investeerders gevraagd projecten in te dienen. Deze call werd op 15 mei 2018 afgesloten en men heeft daarbij 24 projectvoorstellen ontvangen. Deze worden momenteel beoordeeld en eventueel gefinancierd. Het betreft een bedrag van 6 miljoen euro aan subsidies die men kan toekennen. Tegen de zomer moet bekend zijn welke projecten kunnen worden opgestart.

Doelstellingen Vlaams actieplan CPT 2015-2020

Voor het marktaandeel BEV moet worden vastgesteld dat men niet bepaald op schema zit. Veel zal daar afhangen van het aantrekken van de markt. Voor de PHEV's zit men daarentegen nu reeds sterk over de doelstelling van 2020. Wat de laadpunten betreft, zit men ongeveer op schema. Ook voor de cng-tankstations zit men op schema. Wel moet worden vastgesteld dat er voor waterstof nog steeds maar één tankstation in Vlaanderen is. Een aantal zitten evenwel in de pijplijn en zullen het komende jaar of de komende twee jaar worden uitgerold.

Uitdagingen

Het feit dat er nog maar 0,6 procent BEV's zijn, heeft duidelijk te maken met het beperkte, weinig gediversifieerde aanbod aan kwaliteitsvolle zero-emissievoertuigen. De vraag zit goed, zowel vanuit bedrijven, de leasemaatschappijen als de particulieren, maar het aanbod en de productie kunnen blijkbaar niet volgen. Dit belemmert het halen van de doelstellingen. Het is daarbij niet evident hier iets aan te doen. Het vormt op dit moment wel het belangrijkste knelpunt.

Een andere uitdaging betreft iedereen mee te krijgen in de keten. Verkopers leiden de mensen nog te graag naar de klassieke voertuigen, en dit ondanks de vraag van de consumenten.

Men moet blijven zorgen voor vraagstimulansen omdat de TCO voor particulieren nog steeds niet goed zit. Het blijft voor particulieren duurder dan een traditionele wagen.

De geschikte laad/tankinfrastructuur zit ongeveer op schema, maar ook na 2020 wanneer alles begint aan te trekken, zal het nodig zijn de grote volumes te kunnen volgen. Het betreft dan niet enkel de palen, maar ook het vermogen ervan waarbij er sprake is van supersnelladers met grote vermogens wat dan weer uitdagingen voor het net betekent. Daarnaast is er ook de uitdaging van de groene energie die zowel in de tank als de laadinfrastructuur zal moeten worden gebruikt.

De discussie over de nood aan steeds performantere batterijen, de zoektocht hierbij naar nieuwe samenstellingen met daarbij ook oog voor de grondstoffen, blijft.

Ook moet er blijvend aandacht zijn voor de omgevingskwaliteit en dit in een stedelijke context. Luchtkwaliteit is hier bijzonder actueel en elektrische voertuigen kunnen daarbij een positieve rol spelen.

De lichte elektrische voertuigen vormen een belangrijke categorie in het kader van de mobiliteitsdiscussie om de mensen ook uit de wagen te krijgen. In het kader van het woon-werkverkeer hebben zij zeker een rol te spelen.

Belangrijke categorieën zijn bedrijfsvloten, deelwagens, openbare bussen en taxi's als koplopers in de transitie naar zero-emissie. Als het in die sectoren beweegt, zullen ook de andere sectoren volgen.

Een laatste grote uitdaging betreft de vergroening van het vrachtvervoer. Hier bestaan er nog geen echt goede businessmodellen, al zijn er reeds elektrische vrachtwagens of vrachtwagens aangedreven op cng.

Beleidsvorming op langere termijn

Er zijn op dit moment reeds allerlei plannen in opmaak. Zo is er het Klimaat- en Energieplan 2021-2030, de Klimaatvisie 2050, het reeds bestaande Energievisie en Energiepact, het in de maak zijnde Luchtbeleidsplan 2030 en het Mobiliteitsplan 2030.

Het is interessant om een CPT-visie 2030 te hebben die aan de diverse plannen kan worden toegevoegd. Met het oog daarop is men aan de slag gegaan en heeft men de contouren samen met de stakeholders uitgezet.

Beoogd marktaandeel zero-emissiepersonenwagens

In het actieplan staat nu reeds de doelstelling van 7,5 procent zero-emissiepersonenwagens tegen 2020. Het Energiepact vermeldt 20 procent tegen 2025 en 50 procent tegen 2030. De vraag blijft of men naar 100 procent kan evolueren in 2035 zodoende dat er een zero-emissie is op dat ogenblik.

Ook andere voertuigtypes zoals bussen, vrachtwagens, tweewielers enzovoort, zijn uiteraard van belang en moeten meegenomen worden in de visievorming en de ambities.

2. Toelichting door de minister

De minister bevestigt dat er een CPT visie 2030 in de maak is. Hij geeft toe dat er momenteel een ernstige vertraging zit in de omschakeling naar milieuvriendelijke voertuigen. Tegelijkertijd kan worden vastgesteld dat men niet onder moet doen voor andere Europese landen. De vertraging is dus een Europees gegeven. Het enige land dat daar momenteel uitspringt is Nederland, hetgeen tevens bewijst dat het wel kan. België staat in Europees perspectief op de tweede plaats. Indien men hierbij rekening houdt met het gegeven dat Wallonië zwak scoort, betekent dit dat Vlaanderen een stevige tweede positie inneemt. Desondanks stemt dit de minister niet tevreden.

De minister is er wel van overtuigd dat de streefcijfers voor 2030 en 2035 zonder moeite zullen worden gehaald en een volledig emissievrij voertuigenpark tegen 2035 dus haalbaar is. Een algehele afstemming is dan evenwel noodzakelijk. Het moet ook voor de consument redelijk zijn. Dit vraagt wel nog veel tijd en sturing. Zonder zich vast te willen pinnen op tussentijdse doelstelling gelooft hij dat op een gegeven ogenblik een versnelling zal plaatsvinden.

In alle voorliggende pacts is een uitdoofscenario voor klassieke personenwagens voorzien. Het staat in de Vlaamse Energievisie en in het interfederaal Energiepact. Men zal dat uitdoofscenario dan ook realiseren, waarbij men minstens een halvering van de verkoop van personenwagens met een verbrandingsmotor nastreeft tegen 2030 en een volledige afbouw tegen 2035.

Daartoe moet de modal shift worden gestimuleerd. Zo zijn de elektrische motoren en scooters nu meegenomen in de omschakeling. Ook het bedrijfsleven heeft een belangrijke rol te spelen. De minister stelt vast dat de wil van de bedrijven aanwezig is om de vloot om te schakelen. Ook gemeentebesturen moeten hun vloot omschakelen. In dit kader is het belangrijk dat het praktisch haalbaar is en er dus voldoende laadcapaciteit is. Hier werden in het laatste jaar belangrijke vorderingen gemaakt. De actieradius van de batterij lijkt hem daarbij eerder een valse discussie. Het gemiddeld aantal afgelegde kilometers ligt immers beduidend lager dan de capaciteit van de batterijen. Voor de mensen die toch veel kilometers op korte termijn moeten afleggen, is cng een optie ofwel het kunnen beschikken over snellaadcapaciteit. De overheid heeft zeker een voorbeeldfunctie, waarbij ook De Lijn hierin zeker een rol kan spelen. Ook de autosport moet worden geëlektrificeerd. De fiscale stimulansen moeten worden verdergezet.

De minister gaat verder akkoord met de vaststelling dat het aanbod van elektrische voertuigen nog veel te beperkt is. Ook hier is hij evenwel overtuigd van het feit dat de constructeurs een snelle inhaalbeweging zullen maken. Momenteel hebben de autoverkopers op het terrein nog te weinig kennis van de voordelen van elektrische voertuigen. Het stemt hem evenwel positief dat de gebruikers van elektrische voertuigen bijna allemaal bijzonder tevreden zijn en niet meer terug willen naar een voertuig met verbrandingsmotor. Op het ogenblik dat traditioneel sterke merken hun aanbod zullen uitbreiden, zal dit een versnelling met zich meebrengen.

De samenwerking met de lokale besturen is van groot belang. Zo zou aan gemeentebesturen kunnen gevraagd worden om geen nieuwe vergunningen uit te reiken aan taxibedrijven voor niet-milieuvriendelijke voertuigen. Op die manier worden bestaande bedrijven niet gestraft, maar wel verplicht tot omschakeling wanneer wagens moeten worden vervangen.

Voor de samenwerking op Benelux-niveau is de minister een grote voorstander.

Inzake de laadinfrastructuur stelt de minister dat men niet naar de overheid moet kijken. Bij een recent bezoek aan Frankrijk stelde hij tevreden vast dat een nieuw hotel bij een attractiepark zelf voorzag in laadinfrastructuur. Het is vooral aan de private sector om hier het voortouw te nemen.

Ook de doelgroepenaanpak is van belang. Mochten alle leasebedrijven reeds opteren om naar elektrische voertuigen over te schakelen, zoals overigens gevraagd door bedrijven, dan zou dit reeds een grote stap voorwaarts zijn. Ook speciaal vervoer zoals ambulances kan voor een doorbraak zorgen. Eveneens dient in de diverse administraties en kabinetten de consequente keuze te worden gemaakt voor milieuvriendelijke voertuigen. Zelfs op federaal niveau ziet de minister hier een verantwoordelijkheid bij zijn collega's, ook al is het hun bevoegdheid niet. Fiscaal gezien stelt hij hierbij vast dat minister Johan Van Overtveldt op dezelfde lijn zit.

Wat de cijfers betreft, zit de minister met een probleem indien het Belgische cijfers betreft. Hij onthoudt wel de opmerking van een Nederlandse collega tijdens de internationale conferentie IRENA in Abu Dhabi in januari van dit jaar, namelijk dat Vlaanderen niet zo bescheiden hoeft te zijn met wat het aan het realiseren is. Een aantal omstandigheden spelen evenwel niet in ons voordeel, maar dit is tijdelijk. Van zijn Waalse collega heeft hij dan weer vernomen dat hij zijn wagonnetje aan dit van Vlaanderen wil hangen op het vlak van het CPT-beleid en aldus naar een coherent beleid kan gestreefd worden. Het heeft immers weinig zin in Hasselt elektrische voertuigen te promoten als er in Luik geen laadcapaciteit is. Het zou dus goed zijn als in alle Waalse toeristische centra laadcapaciteit voorzien zou worden.

De minister besluit met te stellen dat het moeilijk zal zijn de vooropgestelde cijfers te halen, maar dat hij alles in het werk zal stellen zodat zijn opvolger deze wel kan halen.

II. Bespreking

1. Vragen en opmerkingen van de leden

1.1. Tussenkomsst van Rob Beenders

Rob Beenders stelt dat de presentatie een goed overzicht geeft van waar we vandaag staan. Bepaalde grafieken zijn voor interpretatie vatbaar, maar het positivisme primeert in doelstellingen.

Het aantal publieke laadpalen lijkt hem nog steeds te weinig. Hij heeft gehoord dat het beperkte aanbod aan voertuigen en de lange wachttijd een hinderpaal vormen. In Hasselt heeft hij evenwel vastgesteld dat mensen bereid zijn de switch te maken naar elektrische voertuigen, maar een van de eerste reacties betreft het beperkte aantal laadpalen. Men zit hier absoluut niet op schema en één laadpaal per gemeente is absoluut onvoldoende. Hoeveel laadpalen zullen er nog effectief bijkomen tegen 2020?

Een tweede hinderpaal bij de Vlamingen betreft de prijskloof met een klassiek voertuig in het bescheiden segment. Niet zozeer het aanbod is hier problematisch. Zelfs met de premie die men kan bekomen, blijft die kloof voor het bescheiden segment te groot. Daarbij vraagt hij zich af of het premiesysteem toch niet moet worden herbekeken en of wagens boven de 40.000 euro wel een premie behoeven.

We staan ver van de doelstelling van 7,5 procent milieuvriendelijke voertuigen tegen 2020. Zullen deze doelstellingen worden geactualiseerd? Hij gelooft anderzijds wel dat, indien de vermelde randvoorwaarden vervuld zijn, er een versnelling kan optreden.

1.2. Tussenkomsst van Robrecht Bothuyne

Robrecht Bothuyne licht toe dat men vanuit CD&V de conceptnota heeft ingediend omdat men beseft dat hier nog veel werk, maar ook opportuniteiten liggen. Men heeft daarbij een aantal troeven zoals één van de best uitgebouwde elektriciteitsnetten in Europa en eigen productiesites van elektrische auto's. Ook een reeks problemen kunnen hiermee aangepakt worden zoals het verlagen van de CO₂-uitstoot, die binnen de transportsector nog steeds stijgt, en het probleem van de luchtkwaliteit. Men heeft dus alle redenen om rond elektrische mobiliteit of zero-emissiemobiliteit stappen vooruit te zetten. De conceptnota sluit dan ook aan bij de vooropgestelde ambities voor 2030.

Wat het 'paal volgt wagen-principe' betreft, vraagt hij zich af of de mensen die een elektrische wagen kopen dit principe wel kennen en of hun vraag ook steeds wordt beantwoord.

Heel belangrijk in het verhaal van de elektrische mobiliteit zijn de snelladers langs de snelwegen. Er zijn op dit moment 34 locaties, hetgeen als een stap vooruit wordt gezien. Met het oog op de verwachte versnelde toename van het aantal elektrische auto's is er zeker vraag voor extra capaciteit. Wat zijn de ambities op dit vlak en wat is de visie van de overheid en het Agentschap Wegen en Verkeer hier?

Het lid stelt dat hij de website van de milieuvriendelijke voertuigen goed kent. Men vermeldde de ambitie om de kostprijs per laadpunt in beeld te brengen, wat zijn daarbij de problemen? De marktwerking moet er immers worden gestimuleerd met een transparantie inzake de prijszetting.

Vlaanderen is geen eiland en in die zin is het positief dat het CPT-team deelneemt aan de diverse overlegmogelijkheden. Zeker met Wallonië en Brussel is afstemming nodig omdat ten opzichte van Europa steeds een Belgisch CPT-plan moet worden opgesteld. De Waalse minister van Energie Jean-Luc Crucke heeft het plan gelanceerd om ook met de leasingsector een aanpak af te spreken om zo op korte termijn naar een zero-emissievloot te evolueren. Dit heeft een groot katalysatoreffect gezien die voertuigen op de tweedehandsmarkt terechtkomen. Deelt de minister deze ambities die ook in de conceptnota staan?

Het is goed dat men inspeelt op de Europese projecten. Zijn hier nog andere opportuniteiten waarop men al dan niet samen met andere landen kan inspelen?

Wat de elektrische voertuigen betreft, stelt men vast dat de bussen achterblijven. Op dit vlak wordt direct naar De Lijn gekeken, maar in welke mate is er met de private busvervoersector overleg en kunnen eventueel incentives worden geboden?

Wat de vraagstimulans betreft, blijft een aangepaste fiscaliteit van belang. Ook hier is overleg met de federale overheid van belang gezien de Vlaamse bevoegdheid ter zake slechts gedeeltelijk is. In reactie op het Energiepact werd hierover een duidelijk statement gemaakt. Kan hiervan een planning worden gegeven?

Terecht wordt de taxisector aangehaald waar steden en gemeenten iets aan kunnen doen. Kunnen ook hier op Vlaams niveau niet een aantal bakens worden gezet onder de vorm van decreetgevend werk?

De Vlaamse overheid is zelf beheerder van een grote vloot wagens en daar kunnen stappen worden gezet. Op welke wijze wordt het CPT-team daarbij betrokken en heeft het impact op die vergroening? Hier circuleren ook ideeën rond het delen van die vloot, hoe staat het daarmee?

CD&V is aldus tevreden dat er een CPT-visie in ontwikkeling is richting 2030 en wenst daaraan vanuit het parlement bij te dragen. In die zin had het graag een exacte timing gekend en welke stakeholders men daarbij van belang acht. Eventueel kunnen deze ook in de commissie worden gehoord.

1.3. Tussenkomsst van Matthias Diependaele

Matthias Diependaele stelt dat het steeds zijn overtuiging is geweest dat de overheid maar een beperkte impact heeft op deze evolutie. Het voluntarisme dat de minister uitstraalt, maakt wel dat hij verantwoordelijk is voor de cijfers die hij vooropstelt. De overheid doet op dit moment wat ze kan doen, maar uiteindelijk is het aan de consument om hierop in te spelen. Daarbij moet worden vastgesteld dat de aankoop van een wagen een hoge sentimentele waarde heeft. De impact van de overheid is daarbij beperkt. Hij stelt vast dat de vooropgestelde cijfers van 2020 niet zullen worden gehaald en hij betwijfelt of men de verdere cijfers wel zal halen.

Hij vindt het jammer dat er in de presentatie niet meer Vlaamse cijfers waren.

Wat het behalen van de tweede positie in Europa betreft, stelt hij vast dat we dit enkel halen omdat de PHEV's worden meegeteld. Daarbij heeft hij ook nog de bedenking bij het aantal bezitters van een PHEV die deze functie ook effectief benutten.

Inzake waterstof stelt hij vast dat de technologie nog zeer weinig gekend is en nog heel wat innovatie behoeft om echt door te breken. Toch vindt hij dat er blijvend op moet worden ingezet. Blijkbaar wordt daar in Nederland meer op ingezet dan bij ons. Verwacht men daar dan betere resultaten?

Bestaan er cijfers over het gebruik van de laadpalen? In sommige steden staat men zelf in voor de uitrol van de laadinfrastructuur, zijn hun gegevens ook opgenomen in de inventarisatie en de getoonde kaart?

Snelladers zijn aantrekkelijk omdat ze het gebruiksgemak van het voertuig sterk verhogen. Bestaan er ook hier plannen om doelstellingen te formuleren?

Cng zal steeds een overgangstechnologie blijven, ook de beperkte laadinfrastructuur in het buitenland speelt hier parten.

Inzake het BENEFIC-project had hij enkele punctuele vragen. Zo wil hij graag wat meer uitleg over de ultrasnelladers, vraagt hij zich af of men hier in Vlaanderen niet kan evolueren naar meer waterstoftankstations en begrijpt hij niet waarom het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest drie walstroominstallaties nodig heeft.

Voor vrachtvervoer wordt vastgesteld dat er nog geen elektrisch alternatief is. Steeds meer wordt vastgesteld dat dit er wel is met waterstof. Zo is er ook het voorstel van een trein op waterstof in Gent. In Duitsland en Oost-Europa rijden er zo al tientallen. Is hier geen mogelijkheid om stimulerend op te treden?

1.4. Tussenkost van Willem-Frederik Schiltz

Willem-Frederik Schiltz stelt dat de uitdagingen in dit dossier min of meer bekend zijn. Als iedereen mee moet, moet ook naar de Vlaamse overheid worden gekeken. In die zin is het bedroevend vast te stellen dat het wagenpark van de Vlaamse overheid 0,85 procent elektrische wagens telt. Dit moet beter.

Inzake de geschikte laad- en tankinfrastructuur hoort hij nogal wat klagen bij de collega's. Toch lijkt hem dit punt redelijk op schema.

Hij wenst ook te herinneren aan de Klimaatresolutie (*Parl.St.* VI.Parl. 2016-17, nr. 992/2) waarbij een aantal zeer ambitieuze doelstellingen naar voren werden geschoven. Hij rekent erop dat de daarin geformuleerde aanbevelingen hier ook als inspiratie zullen dienen voor de CPT-visie 2030.

Hij stelt ook vast dat Nederland een tandje hoger schakelt inzake waterstof. Men wenst immers de Groningse gaswinning te vervangen door grote windmolenparken waarbij de overschotten aan elektriciteit zouden worden gebruikt om groene waterstof te produceren die zelfs met pijpleidingen tot in de haven van Antwerpen zou worden geleverd. Ook het Havenbedrijf Antwerpen zou hier een innovatieve cel hebben die onderzoek ondersteunt naar het afvangen van CO₂, teneinde dit te combineren met groene waterstof om op deze wijze synthetisch gas te produceren, wat aldus op een goedkopere wijze gebruikt zou kunnen worden voor vrachttransport. Dit zou twee vliegen in één klap opleveren. Het vergroenen van het vrachtvervoer is slechts één zin in de vermelde uitdagingen, maar zijns inziens wel een van de meest kolossale. Zal er in het CPT-plan hier naar oplossingen worden gezocht? Ook in de aanbevelingen voor de ministers die deelnemen aan de COP24 zal dit een aandachtspunt zijn.

Antwerpen heeft dan wel een LEZ, maar met een gigantische haven als buur waar de CO₂ in gigatonnen de lucht wordt ingeblazen. Het voorzien van walstroom voor bijvoorbeeld cruiseschepen is daar dan ook welkom.

Ook in het vergroenen van het collectieve en het openbaar vervoer moet de vraag gesteld worden of men niet een tandje hoger kan schakelen.

Inzake de zero-emissiepremie stelt hij vast dat steeds meer mensen de fiets beginnen te nemen. Daarbij begint de elektrische fiets zelfs de auto te beconcurreren in het woon-werkverkeer. Het lijkt hem dan ook goed als meer mensen zouden overstappen naar de speedpedelec en dat deze een kleine premie zou worden toegekend. Samen met de inzet op fietsostrades ligt hier nog heel wat potentieel.

Inzake de beleidsvorming op lange termijn wil hij ook nog het belang onderstrepen van de afstemming van de verschillende beleidsdomeinen zodat geen tegenstrijdige impulsen worden gegeven. Hij heeft begrepen dat met de federale overheid er een goed contact is over de fiscale stimuli, die eventueel kan aangevuld worden door Vlaamse premies. Maar mobiliteit, luchtkwaliteitsbeleid, Energie- en Klimaatplan vormen verschillende instrumenten met hetzelfde doel, die gestroomlijnd moeten worden indien ze nog slagkrachtiger willen zijn. Hier resultaat boeken is belangrijker dan elkaar de zwartepiet toespelen wanneer bepaalde deeldoelstellingen niet worden gehaald.

1.5. Tussenkost van Johan Danen

Johan Danen stelt vast dat inzake de broeikasgasuitstoot mobiliteit één van de meest hardnekkige sectoren vormt. Het is dus van belang dit aan te pakken. Cruciaal hierin is inderdaad de consument hiervan te overtuigen. De TCO lijkt

hem in dit perspectief erg belangrijk. Ook de verkopers en de garagehouders moet men overtuigen. Hun verdienmodel is immers gebaseerd op onderhoud en dit valt voor een groot stuk weg bij elektrische wagens. Verder zijn de marges op klassieke wagens voor de constructeurs ook groter. Dit kan moeilijk aangepakt worden met beleidsmaatregelen, toch moet met de sector bekeken worden hoe een antwoord kan worden geboden op het zich wijzigende verdienmodel.

Wat de wachttijden en de inspanningen van de constructeurs betreft, lijkt het duidelijk dat iedereen ervan overtuigd is dat elektrische voertuigen de toekomst vormen. De vraag is echter wanneer ze precies massaal zullen doorbreken, ook in de goedkopere segmenten dus. Hij heeft daarbij de indruk dat traditionele constructeurs intussen hun oude lijnen willen afschrijven. De wachttijden voor een elektrisch voertuig verkorten, vormt daarbij een zorgpunt. Kan men bij een bestelling van een voertuig waarop men meer dan een jaar moet wachten ook nog verzekerd zijn van de premie?

Wat de eigen vloot van de overheden betreft, stelt hij vast dat de Vlaamse overheid systematisch haar doelstellingen niet haalt. Wat wil men doen om bijvoorbeeld minister Liesbeth Homans te overtuigen om hier toch een tandje bij te steken?

Inzake de lichte elektrische voertuigen valt inderdaad nog veel winst te halen. Dit is vooral zo in die bedrijven en sectoren waar mensen relatief dicht bij de plaats van tewerkstelling wonen zoals ziekenhuizen of gemeentelijke administraties. Heel wat personeel woont daarbij in een straal van 15 kilometer, hetgeen met een elektrische fiets goed haalbaar is. Daarin moet extra worden geïnvesteerd.

Leden worden belobbyd door de diverse groepen die hun product wensen te verkopen. In die zin zou het niet slecht zijn omtrent dit thema hoorzittingen te houden om aldus een objectiever beeld te krijgen van de mogelijkheden.

Als men in 2020 7,5 procent marktaandeel wil halen, hetgeen moeilijk zal zijn, wil het lid weten welke inspanningen de minister hiertoe nog plant om het huidige aandeel substantieel op te drijven.

2. Antwoorden

2.1. Minister Bart Tommelein

Wat het aantal laadpalen betreft stelt minister *Bart Tommelein* vast dat men hier wel op schema zit. Het is niet de bedoeling om de overheid nog meer laadpunten te laten plaatsen. Hiertoe moet vooral de private sector worden aangezet en hij is er van overtuigd dat deze dat ook zal doen. De mensen met een elektrisch voertuig vormt een groeiende markt die men anders zal missen. Bovendien laadt meer dan 80 procent van de gebruikers van een elektrisch voertuig thuis of op het werk op. Ook daar moet dus laadinfrastructuur worden voorzien. Dit hangt samen met de wil van bedrijven om elektrische voertuigen te promoten voor hun werknemers.

De prijskloof tussen een milieuvriendelijk voertuig en een klassiek voertuig is inderdaad nog te groot. Uit studies blijkt evenwel dat deze voertuigen vrij snel competitief zullen worden. Als alle grote merken massale productie aankondigen van elektrische voertuigen, waarbij bepaalde topmerken vanaf 2020 zelfs geen klassieke wagens meer zullen produceren, dan kan het niet anders dan dat de prijs vergelijkbaar zal zijn. Nog meer subsidies zijn hier niet nodig, desnoods zit hier dan een lichte vertraging op. Heel wat mensen zijn ook nog onwetend over de geringe kostprijs van het onderhoud en het prijsvoordeel van elektriciteit als aandrijvingsbron. De premies voor voertuigen uit de hogere prijscategorie liggen

ook lager dan deze uit de lagere prijscategorie. Ze naar nul brengen bleek niet haalbaar volgens een juridisch advies.

Op de vraag of we nog meer doelstellingen gaan formuleren volgt hij Matthias Diependaele. De impact van de overheid is beperkt wat betreft het doorvoeren van een versnelling op dit vlak. Hij denkt dat men doet wat moet worden gedaan en dat inderdaad veel in handen ligt van private spelers. Het aanbod aan modellen is hierbij te beperkt gezien de aankoop van een wagen inderdaad een emotionele gebeurtenis is. Wat de rol van de verkopers betreft, maakt hij zich niet de illusie dat zolang klassieke wagens worden geproduceerd deze ook zullen moeten verkocht worden. De hoofdkwartieren bepalen hier de richting.

Wat het 'paal volgt wagen-principe' betreft stelt de minister vast dat tientallen vragen effectief worden beantwoord. Of men inzake de laadpalen de ambitie van 2020 zal halen, herhaalt hij dat dit mogelijks niet het geval zal zijn, maar dat dit sowieso een kwestie is van korte termijn.

Ambities zullen worden bijgesteld na een evaluatie zoals de voorliggende er een is. Doel is een CPT-plan te maken naar 2030 toe. Hij twijfelt er niet aan dat ook dat plan hier zal worden besproken.

Voor de leasingsector is inderdaad een samenwerkingsakkoord nodig tussen de gewesten. Hij kan bevestigen dat deze gesprekken reeds bezig zijn en de administraties aan het bekijken zijn waar er quick wins kunnen worden gehaald en waar actie op lange termijn nodig is. Voor privéleasing worden ondertussen ook reeds premies uitgereikt.

Wat de aanpak van de taxi's en de bussen betreft, herhaalt de minister dat hij dit niet alleen kan en het hier een gezamenlijke verantwoordelijkheid betreft van alle regeringen en de diverse ministers daarbinnen.

De discussie of de PHEV's wel degelijk als dusdanig worden gebruikt, vindt de minister een steriele discussie die niet op feitelijke gegevens is gebaseerd. Zijn eigen ervaring leert net het omgekeerde. Hij ziet ook niet in waarom deze functie niet zou worden gebruikt, gezien ze een stuk goedkoper is.

Wat de snelladers betreft, moet worden gerekend op de private sector. Hij stelt vast dat heel wat mensen niet weten dat deze infrastructuur er reeds staat.

Inzake vrachtvervoer herhaalt hij dat inderdaad moet worden ingezet op innovatie. Hij is er daarbij van overtuigd dat dit net zoals het scheepsvervoer zal vergroenen. Ook hij is een grote voorstander van waterstof, maar moet vaststellen dat hier nog technologische ontwikkelingen nodig zijn en de producenten er ook niet massaal voor opteren.

Dat de Vlaamse overheid zelf volop het goede voorbeeld moet tonen en haar verantwoordelijkheid moet nemen, beaamt hij. Ook met de vermelde cel van het Havenbedrijf Antwerpen is men in overleg. Ook voor De Lijn werd met de begrotingsaanpassing extra geld voorzien dat wordt besteed aan de aankoop van elektrische bussen.

Wat de elektrische fiets en de speedpedelec betreft, stelt de minister vast dat mensen momenteel massaal hierop aan het overschakelen zijn. Meer dan de helft van de aangekochte fietsen in Vlaanderen is momenteel elektrisch. Het bezwaar van wind in de keuze voor dit vervoersmiddel valt nu immers weg. Speedpedelecs kunnen een alternatief vormen voor personenwagens en indien het parlement dit extra wenst te ondersteunen, moet het dit doen, maar de minister ondersteunt niet graag een evolutie die sowieso reeds in gang is gezet.

Op de vraag van Johan Danen stelt hij ten slotte dat de premie voor een elektrisch voertuig wordt toegekend op het ogenblik van de inschrijving van dat voertuig.

2.2. Jeroen Cockx

Jeroen Cockx wijst er vooreerst op dat men enkel met Vlaamse cijfers heeft gewerkt. De enige slide die met Belgische cijfers werkt was om een Europese vergelijking te kunnen tonen. De Belgische cijfers worden immers opgebouwd van cijfers die de gewesten aanleveren.

Wat de cijfers inzake het gebruik van de laadpalen betreft, stelt hij dat deze intussen bekend raken. Voor de Allego-laadpalen zijn deze cijfers beschikbaar bij de netbeheerders.

De steden die niet meedoen met Eandis-Infrax zijn Antwerpen, Sint-Truiden en Leuven. Vastgesteld wordt dat men er iets trager evolueert dan de rest van Vlaanderen. De vooropgestelde quota inzake laadinfrastructuur werden vorig jaar niet gehaald, men is er hopelijk wel aan het versnellen. De cijfers werden opgenomen in het aan de Vlaamse Regering bezorgde rapport.

De slide die werd getoond met betrekking tot het BENEFIC-project geeft de ambities weer. Nederland zet daarbij inderdaad meer in op waterstof. Het blijkt evenwel moeilijk in Vlaanderen om kandidaten te vinden die met een subsidie van 20 procent waterstoftankstations willen installeren. In het verleden werd er immers meer gesubsidieerd. Voor de snelladers daarentegen zitten er in Vlaanderen wel heel wat voorstellen, daar maakt de subsidie van 20 procent wel het verschil. Men wil hier ook niet te veel installaties omdat ze ook nog rendabel moeten zijn. Een snellaadinstallatie om de 25 kilometer leek daarbij aangewezen. Rekening houdend met wat er reeds bestaat, zal men daar met het BENEFIC-project snel aankomen.

De ultrasnellader is een initiatief dat komt van automerken die binnenkort auto's op de markt brengen met een grote actieradius en die vinden dat een snellader van 50kW daarbij te weinig is. Bij ultrasnelladers spreekt men van een vermogen tot 150kW en zelfs meer. In het BENEFIC-project zitten inderdaad voorstellen hiertoe.

In alle studies die hij ziet over prijsvergelijkingen wordt gesteld dat tussen 2020 en 2025 de elektrische wagen niet langer duurder zal zijn dan de traditionele wagen. Wanneer dit exact zal zijn is niet duidelijk, maar het betreft zeker een kantelpunt. Vanaf dan zal het vermoedelijk heel snel gaan en zijn de vooropgestelde doelstellingen voor na 2020 mogelijks niet zo onrealistisch. De doelstelling voor 2020 zal ook afhangen van de modellen die op de markt komen en bijvoorbeeld de vraag of het Teslamodel 3 er komt, waarop de andere producenten mogelijks zullen inspelen.

De prijs van de stroom aan de laadpalen is moeilijk in kaart te brengen omdat er verschillende systemen bestaan. Elke CPO heeft zijn eigen abonnements- en betalingssysteem. Dit maakt dat er soms abonnementsprijzen gelden, soms prijzen ad hoc. De prijzen aan de laadpaal kunnen ook verschillen naargelang de kaart waarmee men betaalt omdat er een reeks transactiekosten worden aangerekend in de interoperabiliteit. Zo betaalt men iets meer met een kaartje dat niet correspondeert met dat van de eigenaar van de paal. Dit alles op een website in kaart brengen en duidelijk communiceren is niet eenvoudig. Het lijkt hier beter dat de CPO's dit op hun respectievelijke websites en apps in kaart brengen. Wat men wel kan doen is per paal de basisprijs, de goedkoopste prijs, in kaart brengen.

Op de vraag waarom men bij bussen ook niet naar de private markt kijkt, verwijst hij naar de lopende projecten waaronder één voor zero-emissiebussen dat deze zomer afloopt. In dat project zitten een aantal busmaatschappijen andere dan De Lijn, maar die er wel via concessies deels van afhankelijk zijn. Ze hebben meegedraaid in het project en onderschrijven ook de aanbevelingen. Bedoeling is ook om hiermee effectief aan de slag te gaan in de beleidsvorming.

Deze projecten zijn een belangrijke aanvulling op hetgeen men bijvoorbeeld doet inzake infrastructuur en fiscaliteit, omdat er met de stakeholders een aantal zaken worden aangepakt zoals de taxi's, de bussen, de deelsystemen, die kiemen bevatten waarop verder kan worden gewerkt.

Vrachtovervoer is inderdaad een gigantische uitdaging. Op dit ogenblik weten we echter nog niet welke technologie hier het snelst vergelijkbaar zal zijn met het traditionele dieseltransport. Zowel waterstof, lng als elektrisch aangedreven opties zijn hier nog mogelijk. De technologie is er, maar de prijs is nog erg hoog.

De Vlaamse overheid is een erg groot huis. Vanuit het Departement Omgeving heeft men niet steeds impact op de keuze van de voertuigen, maar men probeert hier toch op te wegen. Gezien de laadinfrastructuur er komt, neemt hij wel aan dat de wagens zullen volgen.

Ten slotte deelt hij niet de mening dat er te weinig laadpunten zouden zijn. 1800 laadpunten voor 6000 voertuigen is een verhouding die ver boven de Europees vooropgestelde verhouding van één op tien ligt en is op dit moment dus voldoende.

3. Aansluitende vragen en antwoorden

Rob Beenders wenst te verduidelijken dat hij niet heeft beweerd dat er meer geld moest worden voorzien voor subsidies voor elektrische wagens. Hij vindt wel dat men moet trachten de prijskloof in het bescheiden segment maximaal weg te werken. Iemand die nu een wagen koopt van meer dan 41.000 euro krijgt nog steeds een premie van 2500 euro terwijl iemand die een wagen koopt tot 31.000 euro een premie van 4000 krijgt. Hij begrijpt dat er een juridisch advies is, maar mogelijks kan de premie voor de duurdere wagens nog verder verlaagd worden ten voordele van het bescheiden segment om zo de twijfelaars vooralsnog over de schreef te trekken.

Inzake de discussie over het aantal laadpalen denkt hij dat het van belang is dat mensen effectief zien dat ze beschikbaar zijn. Nu ziet men vaak wel al een laadpaal, maar is deze in gebruik en men denkt dan vanuit het idee dat deze ook niet meer beschikbaar is indien men zelf een elektrische wagen zou hebben. Hij merkt dat dit wel een probleem is. Men beweert op schema te zitten, maar hoeveel laadpalen komen er dan nog bij tegen 2020? Men moet de private sector stimuleren tot het voorzien van deze laadpalen bij de bouw van nieuwe parkings, toeristische attracties enzovoort.

Robrecht Bothuyne stelt dat de discussie zeker niet uitgeput is en herhaalt zijn voorstel inzake hoorzittingen. Hij denkt daarbij zeker aan de leasingsector, maar ook aan de Vlaamse overheid zelf wat hun aankoopbeleid betreft. Zo heeft ook het project rond het collectief vervoer met bussen blijkbaar een aantal beleidsaanbevelingen opgeleverd.

Johan Danen herhaalt zijn oproep om het moment van de toekenning van de premie voor elektrische wagens, zijnde de inschrijving, te herbekijken gelet op de lange levertijden waardoor mensen hier mogelijks ontgoocheld zullen worden.

Hij stelt ook vast dat elektrische fietsen een 'boom' kennen, maar krijgt toch de vraag van werkgevers om de werknemers die zouden kunnen overschakelen op de fiets voor hun woon-werkverkeer, hier een extra stimulans te geven. Hier ligt volgens hem nog gigantisch veel winst te rapen.

Matthias Diependaele is van oordeel dat met de huidige fietsvergoeding men op zeer korte termijn zijn elektrische fiets terugbetaald ziet. Daarbovenop nog een premie doen, nijgt naar oversubsidiëring.

Wat het misbruik van de PHEV's betreft, herhaalt hij dat men dit inderdaad niet kan meten, maar stelt hij in zijn eigen omgeving vast dat dit misbruik bestaat. De actieradius van het zuiver elektrisch rijden is dan ook zeer beperkt. Men mag ze in de grafieken dan ook niet zomaar naast elkaar plaatsen.

Jeroen Cockx verwijst naar de leden van het CPT-team wat de stakeholders betreft. Deze zijn allen bevraagd op twee momenten in diverse sessies. Verder zijn er nog een paar andere spelers bevraagd zoals Colruyt, Energyville enzovoort. Daarbij is er aldus een ruime discussieronde geweest over ideeën om tot een visie 2030 te komen.

Tinne ROMBOUTS,
voorzitter

Johan DANEN,
verslaggever

Gebruikte afkortingen

BENEFIC	BrussEls NEtherlands Flanders Implementation of Clean power for transport
Benelux	België, Nederland, Luxemburg
BEV	Battery Electric Vehicle
cng	compressed natural gas
CO ₂	koolstofdioxide
CPO	Charge Point Operator
COP24	informele naam voor de '24th Conference of the Parties to the United Nations Framework Convention on Climate Change' (UNFCCC).
CPT	Clean Power for Transport
ENOVER	Energieoverleg
kW	kilowatt
LEV	licht elektrisch voertuig
LEZ	lage-emissiezone
lng	liquid natural gas
PHEV	Plug-in Hybrid Electric Vehicle
TCO	Total Cost of Ownership
vzw	vereniging zonder winstoogmerk