

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 142
van **ROBRECHT BOTHUYNE**
datum: 28 februari 2019

aan **LYDIA PEETERS**
VLAAMS MINISTER VAN BEGROTING, FINANCIËN EN ENERGIE

Waterstoftankstations - Uitrol

Indien ongeveer 74.000 elektrische wagens in 2020 willen rijden, dan dienen er 7400 laadpunten te zijn in Vlaanderen. Dit is noodzakelijk als we de 'range anxiety' in Vlaanderen willen verminderen.

Jaarlijks moeten er daartoe 5000 laadpunten worden geïnstalleerd tegen 2020 en dat door de distributienetbeheerders in nauw overleg met de lokale besturen en betrokken partijen.

1. Hoeveel wagens op waterstof zijn er in 2018 ingeschreven in Vlaanderen? Graag totaal aantal en opdeling naar provincie.
2. Hoeveel wagens op elektriciteit zijn er in 2018 ingeschreven in Vlaanderen? Graag totaal aantal en opdeling naar:
 - a) provincie;
 - b) wagenmerk;
 - c) hybride, plug-in ...
3. Hoeveel wagens op aardgas (CNG) zijn er in 2018 ingeschreven in Vlaanderen? Graag totaal aantal en opdeling naar:
 - a) provincie
 - b) wagenmerk;
 - c) CNG, ...
4. De doelstellingen opgenomen in het actieplan CPT voor 2020 zijn: 60.500 batterij-elektrische voertuigen, 13.600 plug-in, hybride elektrische voertuigen en 41.000 CNG-voertuigen.

Via welke insteken zullen we dat getal halen in Vlaanderen?
5. Om bovenvermeld cijfer te halen, dienen er meer tankstations te komen. In 2020 zelfs 20 waterstoftankstations, één binnen elke straal van 25 kilometer. De sector dient zelf te zorgen voor de uitrol van de waterstoftankstations.
 - a) In 2018 dienden er telkens twee bij te komen. Daarna moet het ritme omhoog, gaf toenmalig minister Tommelein aan.

Op welke manier ondersteunt de minister deze uitrol en houden we de straal van 25 kilometer voor ogen?

- b) Hoe ziet de werkgroep infrastructuur de bijkomende maatregelen inzake uitrol van CNG-tankstations om aan de doelstelling van 50 nieuwe CNG-tankstations per jaar te komen?. Hoe ziet de minister dat precies? Via welke aanmoedigingsmaatregelen zal hij dit faciliteren?

ANTWOORD

op vraag nr. 142 van 28 februari 2019

van **ROBRECHT BOTHUYNE**

1-3. Hierbij de samengenomen cijfers voor de samenstelling van het Vlaamse wagenpark. Deze cijfers zijn ook opgenomen in het CPT-rapport 2018, dat onlangs werd geagendeerd op de Vlaamse regering en beschikbaar is.

Fig. 3 Evolutie vloot Vlaanderen (2012-2018)

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Aande el 2018
BEV	440	670	1.285	2.225	3.722	5.493	7.911	0,22%
PHE V	29	220	448	2.122	7.676	17.495	25.376	0,72%
ERE V	69	191	375	724	940	723	/	/
H2	1	1	2	4	10	13	23	0.00%
EV tot	539	1.082	2.110	5.075	12.348	23.724	33.310	0,94%
CNG	184	268	998	1.537	3.727	6.218	9.644	0,27%
Tota al	3.218.8 92	3.243.5 13	3.296.6 89	3.347.6 10	3.405.2 91	3.425.6 78	3.538.6 88	

4. De doelstelling om 100.000 groene wagens op de baan te hebben in 2020 wordt geen evidentie nu de toename van het marktaandeel PHEV in 2018 is afgeremd. Op dit ogenblik zijn er ongeveer 43.000 groene voertuigen (tegenover ca. 6.500 bij de goedkeuring van het actieplan). De belangrijkste maatregel om de doelstelling zo dicht mogelijk te benaderen, is een volhardende uitvoering van het lopende actieplan. Er valt immers nog een eind te gaan en de daarin opgenomen acties zoals de voorziene verdere uitrol van laadpunten en snellaadpunten, financiële prikkels, campagnes en sensibilisering, projecten m.b.t. bedrijfsvloten, visibiliteit, ... zullen allemaal nog hun impact hebben op de markt en dus de doelstellingen dichterbij brengen. Een drastische vergroening van bedrijfsvloten kan ook een belangrijke impuls geven. De belangrijkste instrumenten daartoe (o.m. vennootschapsbelasting) zitten op het federaal niveau. Het is ook belangrijk om de stimulerende maatregelen uit het actieplan ook in een volgende regeerperiode door te trekken, zeker met het oog op de noodzakelijk ambitieuze doelstellingen voor zero-emissiewagens in 2025 en 2030. De hogere aankoop prijs blijft daarbij nog zeker tot 2025 een belangrijke struikelblok. Een verlenging van de Vlaamse zero-emissiepremie na 2019 is in dat opzicht noodzakelijk.

Daarnaast zal het aanbod van vooral BEV's op de Vlaamse markt (prijs, aantallen, modellen, tijdstip van introductie, levertermijnen) cruciaal zijn. Sinds de goedkeuring van het actieplan zijn er niet erg veel modellen bijgekomen en zijn de aankoop prijzen ook niet echt gezakt (de performantie is wel toegenomen). Als ook in de nabije toekomst het aanbod trager verbreed wordt dan aangekondigd door de constructeurs, dan zal vooral de timing van de doelstelling m.b.t. BEV in het gedrang komen.

De cijfers van de laatste maanden van 2018 hebben aangetoond dat marktaandelen snel kunnen stijgen (bv. BEV van 0,6% naar bijna 2%). Dit is het gevolg van een samenspel van maatregelen uit het actieplan. Als die de komende jaren begeleidend kunnen blijven werken bij een stelselmatig verbeterend aanbod dan is veel mogelijk.

5. a) Momenteel zijn er twee publieke waterstoftankstations in Vlaanderen, in Zaventem (Air Liquide) en in Halle (Colruyt). Tegen 2020 zullen er nog minstens 3 bijkomen die momenteel worden voorbereid binnen Europese projecten (H2Benelux en Waterstofregio 2.0). Daarnaast is er een waterstoftankstation voor de 5 waterstofbussen van De Lijn in Antwerpen. Via de Ecologiepremie+ kunnen ondernemingen ondersteuning aanvragen voor de uitrol van waterstoftankstations. Daarnaast was een cofinanciering van 20% van de investeringskosten mogelijk binnen het Europese project BENEFIC, waarvan Departement Omgeving coördinator is. In de twee georganiseerde projectoproepen werden echter geen Vlaamse waterstofprojecten ingediend, wel werden projectvoorstellen ingediend voor 7 waterstoftankstations, waarvan 6 in Nederland en 1 in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. In de eerste oproep werd een project voor 2 waterstoftankstations in Nederland geselecteerd, de finale selectie voor de tweede oproep moet nog gebeuren. Zoals voor de laadpalen moet de uitrol van waterstoftankstations samengaan met de uitrol van de voertuigen. Ook waterstofvoertuigen kunnen in Vlaanderen genieten van belastingvrijstelling en een aankooppremie.
- b) Momenteel zijn er al 105 CNG-tankstations in Vlaanderen, wat ruim volstaat voor het aantal CNG-wagens. De uitrol gebeurt, net zoals bij de laadpalen, zonder subsidiëring vanuit de Vlaamse overheid. Binnen het Europese project BENEFIC was wel een cofinanciering van 20% van de investeringskosten mogelijk. Ondertussen werden projecten goedgekeurd voor de uitrol van 2 CNG-tankstations en 2 L-CNG tankstations in Vlaanderen. Deze moeten gerealiseerd zijn uiterlijk eind september 2020.