



Vlaams
Parlement

ingediend op **840** (2020-2021) – Nr. 1
8 juni 2021 (2020-2021)

Voorstel van decreet

van Marino Keulen, Bert Maertens, Lode Ceysens,
Andries Gryffroy, Martine Fournier en Marius Meremans

over zero-emissievoertuigen en voertuigen
aangedreven door alternatieve brandstoffen

TOELICHTING

Samenvatting

Dit voorstel van decreet creëert een regelgevend kader voor een stimulerend beleid met betrekking tot zero-emissievoertuigen en voertuigen aangedreven door alternatieve brandstoffen. Het ultieme doel is de omschakeling naar een koolstofneutrale samenleving, waarbij zo veel mogelijk wordt gebruikgemaakt van energie uit hernieuwbare bronnen en waarbij de milieu-impact van het verkeer wordt beperkt. Dit regelgevende kader laat maatregelen toe die de uiteindelijke transitie naar zero-emissie vervoer stimuleren en ervoor zorgen dat de nodige laad- en tankinfrastructuur voor dat vervoer wordt uitgerold.

I. ALGEMENE TOELICHTING

A. Situering

Het voorliggende voorstel van decreet over zero-emissievoertuigen en voertuigen aangedreven door alternatieve brandstoffen beoogt een regelgevend kader te scheppen voor het beleid ter stimulering van de omschakeling naar voertuigen op alternatieve brandstoffen, met inbegrip van zero-emissievoertuigen, die gebruikmaken van batterijen of brandstofcellen. Het voorstel wordt ondersteund door Europese regelgeving en beleidsteksten op Vlaams niveau.

De Europese richtlijn 2014/94/EU van het Europees Parlement en de Raad van 22 oktober 2014 betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen (AFID) legt de lidstaten op om nationale beleidskaders te maken voor de marktontwikkeling van milieuvriendelijke energie en brandstoffen voor voertuigen en de bijbehorende infrastructuur. Volgens de AFID-richtlijn moeten de beleidskaders onder meer nationale streefcijfers en doelen voor de uitrol van infrastructuur voor milieuvriendelijke energie en brandstoffen (op basis van het beoogde voertuigenpark) bevatten, alsook maatregelen die ervoor moeten zorgen dat dit wordt verwezenlijkt. Daarnaast wordt bijvoorbeeld ook opgelegd dat moet worden voorzien in een passend aantal publiek toegankelijke laad- en tankpunten. Ter uitvoering van de richtlijn werd in 2016 een Vlaams beleidskader uitgewerkt en werd in 2019 een eerste rapportering met vooruitblik opgemaakt.

In het Vlaams Energie- en Klimaatplan (VEKP) en het Luchtbeleidsplan wordt aangegeven dat een drastische vergroening van de mobiliteit cruciaal is voor het behalen van de beoogde doelstellingen. Bij de berekening van de beoogde emissiereducties wordt uitgegaan van een geleidelijke omschakeling naar voertuigen op alternatieve brandstoffen en in het bijzonder naar zero-emissievoertuigen. Per voertuigtype werden streefcijfers opgenomen voor groeiende marktaandeelen van die voertuigen. Bovendien werden in grote lijnen maatregelen beschreven in het VEKP en Luchtbeleidsplan, zoals het stimuleren van de voertuigenmarkt, het ondersteunen van de aankoop en het gebruik van zero-emissievoertuigen, het inzetten op extra laad- en tankinfrastructuur, het introduceren van die voertuigen in niche- en bedrijfsvloten, en het stimuleren van innovatie voor de vergroening van het vrachtvervoer.

De streefcijfers en maatregelen met betrekking tot Clean Power for Transport (CPT) worden verder uitgewerkt en gedetailleerd in de Vlaamse CPT-visie 2030 (VR 2021 3004 DOC.0475). Daarin zijn maatregelen opgenomen over het stimuleren van vraag en aanbod op de voertuigenmarkt, het uitrollen van bijbehorende laad- en tankinfrastructuur, de integratie in het energiesysteem, performante batterijen, licht elektrische voertuigen, nichevloten en bedrijfsvloten, vrachtvervoer en stedelijke logistiek, en governanceaspecten.

In de mededeling aan de Vlaamse Regering over laadinfrastructuur (VR 2020 2011 MED.0362-1BIS) wordt een strategie ontwikkeld om het noodzakelijke aantal laadpunten in Vlaanderen uit te rollen. Met het oog op de omschakeling naar zero-emissievoertuigen, voornamelijk aangedreven door oplaadbare batterijen, is een versnelde uitbouw van laadinfrastructuur noodzakelijk. Het gaat daarbij over publiek toegankelijke, semipubliek toegankelijke en private laadpunten. Voor de publiek toegankelijke laadinfrastructuur wordt gemikt op 30.000 extra laadequivalenten (CPE) tegen 2025. Die doelstelling wordt bij de uitvoering verder afgestemd op Europese leidraden (nu) of verplichtingen (mogelijk in de toekomst), waarbij het aantal (batterij)elektrische voertuigen mee bepalend is. De klemtoon ligt op vraaggestuurde uitrol zonder subsidies (volgens de principes van 'paal volgt wagen' en 'paal volgt paal'), aangevuld met projectgebonden laadinfrastructuur. In de mededeling werd aangekondigd dat de concrete aanpak en de rolverdeling nog zouden worden vastgelegd in een uniform Vlaams kader.

De Europese EPB-richtlijn (EPBD EU 2018/844) (EPB: energieprestatie en binnenklimaat) legt verplichtingen op voor de plaatsing van infrastructuur voor leidingen en laadpunten voor elektrische voertuigen op parkeerterreinen bij gebouwen. Die verplichtingen zijn complementair aan die uit de AFID-richtlijn. Omdat ze vanuit de energiefilière komen, zijn ze in Vlaanderen omgezet in het Energiedecreet (titel XI/1), met bijbehorende bepalingen in het Energiebesluit (artikel 9/1.1.1 en verder). De bepalingen zullen er vooral toe bijdragen dat het aantal private laadpunten en de mogelijkheden om die te installeren, zullen toenemen. Hoewel dit voorstel van decreet op het vlak van laadpunten vooral tot doelstelling heeft om het aantal (semi)publiek toegankelijke laadpunten te laten toenemen, is toegankelijkheid geen vereiste in de EPB-bepalingen.

De bepalingen in het Energiedecreet zullen samen met die uit dit voorstel van decreet van kracht zijn, zoals ook de AFID-richtlijn bestaat naast de EPBD.

B. Inhoud

Probleemstelling en omgevingsanalyse

Het is ondertussen duidelijk dat de milieu- en klimaatimpact van het verkeer moet verminderen. Bovendien moet het aandeel van de hernieuwbare energiebronnen in de transportsector toenemen. Een belangrijk deel van de oplossing zit in de omschakeling naar milieuvriendelijke aandrijftechnologieën. Bij die omschakeling is het uiteindelijke doel een zero-emissievoertuigenpark. Voor het zwaardere vrachtvervoer zal nog verkend worden in welke mate en wanneer dat mogelijk is. Aangezien het enige bestaande zero-emissiealternatief bestaat in voertuigen die gevoed worden door batterijen (met inbegrip van brandstofcellen), zullen stimulansen vooral in die richting moeten gaan. Voor de lichtere voertuigen, zoals tweewielers en personenwagens, maar ook voor bestelwagens en (lijn)bussen wordt daarbij vooral gekeken naar een batterijelektrische aandrijving. Dat betekent dat de uitrol van laadinfrastructuur een cruciaal element is. Omdat het daarbij gaat over een nieuw soort voertuigen en een ander soort tank- en laadinfrastructuur, die wat dat laatste betreft bovendien gelinkt is aan het elektriciteitsnet, moeten tal van drempels worden overwonnen en afspraken worden gemaakt. De overheid kan daarbij best regulerend en stimulerend optreden. De drempels hebben onder meer te maken met de hogere aankoop prijs en kleinere actieradius van die voertuigen, met het elektriciteitsnetwerk, met de businesscase voor investeringen in laadinfrastructuur, met het gebrek aan technische expertise in de voertuigketen, met de nieuwe uitdagingen op het vlak van grondstoffen en recyclage, met standaardisering, met het delen van gegevens enzovoort.

De afstand tot de doelstellingen en tot de streefcijfers is nog bijzonder groot, wat maakt dat een ambitieus beleid noodzakelijk zal zijn. Zo bedroeg het marktaandeel

van de batterijelektrische personenwagens in 2020 ongeveer 4 procent, terwijl voor 2025 gemikt wordt op 20 procent en in 2030 op 50 procent. Voor de publiek toegankelijke laadpunten wordt tegen 2025 gemikt op 30.000 extra laadequivalenten.

In de voorbije periode is vooral regelgeving over die materie gemaakt om twee specifieke instrumenten te lanceren, namelijk de uitrol van een basisinfrastructuur van publiek toegankelijke laadpunten tegen 2020 via een openbaredienstverplichting ten aanzien van de netbeheerders en de invoering van een zero-emissiepremie bij de aankoop van bepaalde zero-emissievoertuigtypes. Beide werden opgenomen in het Energiebesluit en voorzien van een aantal definities uit de AFID-richtlijn. De uitrol van de basisinfrastructuur is ondertussen afgelopen en de zero-emissiepremie werd stopgezet. Er rest dus zo goed als geen juridische basis om beleid in dit kader te voeren.

Beleidsmaatregelen en doelstelling

Dit voorstel van decreet is bedoeld om de aanschaf en het gebruik van de hierboven beschreven voertuigen te stimuleren en daartoe onder meer de uitrol te bewerkstelligen van de bijbehorende laad- en tankinfrastructuur.

De maatregelen met betrekking tot de aanschaf en het gebruik (artikel 5 en 6) kunnen allerlei vormen aannemen (zie bespreking bij de artikelen).

Zoals in de AFID-richtlijn is opgelegd, worden maatregelen genomen om een passend aantal laad- en tankpunten uit te rollen (artikel 7 tot en met 10). Er wordt daarbij een onderscheid gemaakt tussen laadpunten die publiek of semipubliek toegankelijk zijn, en de andere. De richtlijn verplicht de lidstaten immers om ervoor te zorgen dat publiek toegankelijke laadpunten met adequate dekking worden geïnstalleerd, zodat elektrische voertuigen kunnen circuleren. Daarnaast wordt opgelegd om maatregelen te nemen om de ingebruikneming van niet-publiek toegankelijke laadpunten aan te moedigen en te steunen. Voor de publiek toegankelijke punten op het openbare domein is het de bedoeling om concessies uit te schrijven, waarbij per regio ondernemingen (laadpuntexploitanten: charge point operators of CPO's) worden gezocht die de laadpunten installeren en exploiteren. Die laadpunten moeten worden geïnstalleerd in overleg met de wegbeheerder en de elektriciteitsnetbeheerder. De mogelijkheid wordt opengelaten om daarbij op zoek te gaan naar een instantie die, al dan niet tegen een vergoeding, de coördinatie van de uitrol op het terrein binnen een regio op zich neemt. Omdat het de bedoeling is om de uitrol van publiek toegankelijke punten voornamelijk vraaggestuurd te laten verlopen, wordt het bestaande systeem van 'paal volgt wagen' aangepast, waarbij gebruikers van een batterijelektrisch voertuig onder bepaalde voorwaarden een publiek laadpunt of een laadpunt voor een specifieke toepassing kunnen aanvragen. Ten slotte worden bepalingen opgenomen met betrekking tot de laadpuntexploitanten. In de mededeling 'Laadinfrastructuur' werd al aangegeven dat de rentabiliteit van de uitrol zal worden ondersteund. Daarnaast is het ook belangrijk dat de laadpunten vlot toegankelijk en bruikbaar zijn voor de gebruiker van een elektrisch voertuig (EV). En aangezien de uitrol voornamelijk vraaggestuurd wordt georganiseerd, is het noodzakelijk om over gegevens over het gebruik en de bezettingsgraad van laadpunten te beschikken.

Impactanalyse

Dit voorstel van decreet heeft een impact op de beheerders van het openbaar domein en op de laadpuntexploitanten. Het gaat met name over taken die aansluiten bij hun reguliere taken, zoals het plaatsen van infrastructuur op het openbaar domein en het aansluiten van laadpunten op het elektriciteitsnet. Voor het geval er extra inspanningen nodig zouden zijn, is financiering mogelijk. Voor de laad-

puntexploitanten wordt een aantal mogelijke verplichtingen aangekondigd. Dat zal verder worden vormgegeven door de Vlaamse Regering. De meeste zijn een gevolg van de bepalingen uit de AFID-richtlijn. Er worden verplichtingen met betrekking tot het delen van gegevens in het leven geroepen zodat de gevolgde uitrolstrategie kan worden vormgegeven (zie artikel 10).

Daarnaast is er geen specifieke maatschappelijke impact. Het voorstel van decreet heeft op zich geen budgettaire of bestuurlijke impact. De impact wordt opnieuw beoordeeld bij een latere concretisering van een aantal principes in de bijbehorende besluiten. Voor de uitvoering van de bepalingen met betrekking tot de uitrol van (semi)publiek toegankelijke laadpunten is in relancemiddelen voorzien.

Implementatie

Ter uitvoering van dit voorstel van decreet zal een uitvoeringsbesluit worden opgesteld over de uitrol van publiek toegankelijke laadpunten (artikel 7), waarbij ook invulling wordt gegeven aan de organisatie van een digitaal loket (artikel 8).

Daarnaast is in de mogelijkheid voorzien om bijkomende besluiten te treffen over steunprogramma's (artikel 6), criteria voor de doelstellingen met betrekking tot de laadinfrastructuur (artikel 7), steunmaatregelen voor laadpuntexploitanten (artikel 9) en voorwaarden voor de laadpuntexploitanten (artikel 10). De mogelijkheid bestaat dat onderdelen daarvan al worden opgenomen in het hierboven vermelde uitvoeringsbesluit.

De doelstellingen van dit voorstel van decreet moeten gerealiseerd worden binnen de beschikbare middelen van het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken.

Monitoring

Een monitoringsysteem moet het geheel onderbouwen. Met het oog op de doelstellingen zullen vooral het aantal CPE (laadpuntequivalenten) en het aantal milieuvriendelijke voertuigen (markt en vloot) worden gevolgd. Daarnaast zijn er belangrijke laadparameters, waarop de coördinerende partners op elk ogenblik een zicht moeten hebben: het aantal toegankelijke laadpunten, de bezettingsgraad, het laadtijdpercentage en de laadsnelheid per laadpunt. De monitoring wordt onder meer gebruikt om het aantal laadpunten af te stemmen op het aantal elektrische voertuigen, maar ook om 'paal volgt wagen'-aanvragen beter te kunnen evalueren en ter onderbouwing van het systeem voor de automatische plaatsing via 'paal volgt paal'. De gegevens over de laadpunten zullen ter beschikking worden gesteld door de CPO's. De bepalingen in artikel 10 moeten daar mee voor zorgen. De gegevens over de voertuigen worden ter beschikking gesteld door de FOD Mobiliteit (FOD: Federale Overheidsdienst).

Inwerkingtreding

Het decreet treedt in werking 10 dagen na de bekendmaking ervan in het Belgisch Staatsblad.

Overgangsbepalingen

Er worden geen overgangsbepalingen vastgelegd.

II. Toelichting bij de artikelen

Artikel 1

Dit artikel behoeft geen commentaar.

Artikel 2

Een aantal bepalingen uit de AFID-richtlijn wordt met dit voorstel van decreet en de te nemen uitvoeringsmaatregelen omgezet. Het gaat meer bepaald om een aantal te definiëren begrippen en om het uitrollen van een passend aantal laad- en tankpunten.

Artikel 3

In dit artikel wordt een aantal termen gedefinieerd. Die definities zijn grotendeels overgenomen uit de AFID-richtlijn. Zo wordt ook de definitie voor alternatieve brandstoffen overgenomen uit de richtlijn. In de opsomming in punt 1° zijn fossiele brandstoffen nog opgenomen. Het is in elk geval de intentie van het beleid om de bestaande steun aan fossiele alternatieven verder af te bouwen en geen nieuwe steun uit te trekken voor fossiele brandstoffen als er voor een bepaald vervoerstype zero-emissiealternatieven voorhanden zijn. De voertuigen die in het voorstel worden bedoeld, worden gedefinieerd op basis van het feit dat ze gebruikmaken van een motor, ongeacht waar ze zich voortbewegen (land, lucht, water). Het onderscheid voor de laadpunten wordt gemaakt op basis van de toegankelijkheid ervan, en niet op basis van het terrein waarop ze zich bevinden of van de eigenaar. (Semi)publiek toegankelijke laadpunten kunnen laadpunten zijn in particulier bezit, voorzieningen die voor het publiek toegankelijk zijn via registratiekaarten of tegen betaling, of oplaadpunten op openbare parkeerterreinen. Al die laadpunten moeten gebruikers van elektrische voertuigen ook een oplaadmogelijkheid ad hoc bieden, zonder dat ze een contract met de betrokken elektriciteitsleverancier of exploitant moeten sluiten.

Artikel 4

Zoals al is aangegeven, spelen voertuigen op alternatieve brandstoffen, en bij uitstek zero-emissievoertuigen, een belangrijke rol in het realiseren van een aantal overkoepelende ambities zoals de vermindering van luchtverontreiniging en het beperken van geluidshinder, en zeker ook in de omschakeling naar een koolstofneutrale samenleving, die bovendien zo veel mogelijk gebruikmaakt van energie uit hernieuwbare bronnen. Naast de AFID-richtlijn spelen nog een aantal andere Europese richtlijnen (bijvoorbeeld de richtlijn over schone voertuigen en de richtlijn over de energieprestatie van gebouwen) en verordeningen (bijvoorbeeld over de CO₂-emissienormen voor voertuigen) daarop in. Een stimulerend Vlaams beleid dat inzet op het versneld vervangen van het bestaande emissieveroorzakende voertuigenpark naar een emissiebeperkend en -vrij voertuigenpark, ondersteunt dat. Aangezien er voor die voertuigen laadpunten en alternatieve tankpunten nodig zijn, wordt dat cruciale element hier al vermeld.

Artikel 5

In dit artikel wordt een basis gecreëerd om maatregelen te nemen die uiteindelijk mee moeten leiden tot de omschakeling naar zero-emissievoertuigen. In een overgangsfase zijn ook maatregelen mogelijk voor voertuigen die gebruikmaken van aardgas of die deels op elektriciteit rijden, zoals plug-inhybride voertuigen. Daarbij wordt stimulerend opgetreden voor het aanschaffen en het gebruik van die voertuigen ter vervanging van voertuigen die worden aangedreven door traditionele verbrandingsmotoren. De maatregelen kunnen betrekking hebben op de diverse voertuigtypes, de diverse doelgroepen en de diverse onderdelen van de keten, met inbegrip van de noodzakelijke laad- en tankinfrastructuur. Een deel van de maatregelen heeft tot doel om bepaalde administratieve, juridische, financiële of sociale drempels te overwinnen. In de hierboven vermelde Vlaamse CPT-visie 2030 wordt een aantal mogelijke pistes genoemd: premiesystemen en aangepaste belastingen, ondersteuning van de tweedehandsmarkt, extra stimulansen voor

vlooteigenaren (bedrijven, taxi's, deelsystemen enzovoort), informatiecampagnes, het wegnemen van barrières voor recycling van batterijen, innovatieve concepten met betrekking tot vrachtvervoer, steun voor laadinfrastructuur voor specifieke toepassingen, convenanten met betrekking tot stadslogistiek, het verlagen van homologatiedrempels, afspraken over brandveiligheid, gedegen monitoring en rapportering, en tot slot governance.

De uitrol van laad- en tankinfrastructuur komt in de volgende artikelen aan bod. Naast de uitrol zelf kan een goed beleid er bovendien voor zorgen dat de impact van laadpunten op het elektriciteitsnet beperkt blijft door de pieken op dat net af te vlakken. Dat kan onder meer door het slim laden te propageren, door op zoek te gaan naar mogelijkheden op het middenspannings- of hoogspanningsnet, of door er op termijn voor te zorgen dat er ook mogelijkheden zijn om vanuit het voertuig stroom aan het net te leveren (vehicle to grid).

Artikel 6

Een van de mogelijkheden is een financiële ondersteuning, die echter uitsluitend bedoeld is voor zero-emissievoertuigen. Dat kan bijvoorbeeld via projectoproepen waarbij thematisch wordt gewerkt of via premiesystemen. De ondersteuning kan worden beperkt tot bepaalde categorieën van voertuigen of tot bepaalde toepassingen. Daarbij wordt bijvoorbeeld gedacht aan taxi's, deelsystemen en stedelijke logistiek.

Artikel 7

Omdat de specifieke laad- en tankinfrastructuur van groot belang is, wordt dat onderwerp in een afzonderlijk hoofdstuk behandeld. Er worden algemene maatregelen genomen voor de uitrol van die infrastructuur voor de diverse aandrijfttechnologieën. Wegens het belang van elektrische voertuigen voor het behalen van de beleidsdoelstellingen ligt de focus daarbij op laadpunten voor die voertuigen. Ter uitvoering van de hierboven vermelde mededeling aan de Vlaamse Regering over laadinfrastructuur wordt er gezorgd voor extra publiek toegankelijke, semipubliek toegankelijke en private laadpunten (normaal vermogen, thuisladen of laden op het werk). Ook de (ultra)snellaadinfrastructuur wordt verder uitgebouwd, vooral langs de grote verkeersassen.

Thuisladen en laden op het werk genieten om allerlei redenen (kosten, gemak, inname van ruimte enzovoort) de voorkeur om elektrische voertuigen te laden, zeker in combinatie met slimme laadoplossingen. Die mogelijkheden kunnen bijgevolg het best zo veel mogelijk benut worden. Omdat die voertuigen vaak geruime tijd stilstaan, kan dat met lagere snelheden en vermogens, zodat netinvesteringen beperkt worden. 78 procent van de Vlaamse wooneenheden beschikt over een privéparkeerplaats. In de meerderheid van de gevallen kan er bijgevolg privélaadinfrastructuur geïnstalleerd worden. Er kan nog een extra drempel bestaan voor huurders, die iets minder dan 30 procent in Vlaanderen uitmaken. De maatregelen kunnen ervoor zorgen dat de drempels worden weggenomen en kennis wordt gedeeld, waarbij slim laadgedrag wordt gestimuleerd.

De rol van de overheid is het grootst bij de uitrol van (semi)publiek toegankelijke laadpunten. In dit voorstel van decreet wordt bepaald dat de bevoegde overheid dat, omwille van de eenvormigheid en schaalvoordelen, centraal coördineert. De uitrol op het terrein gebeurt uiteraard in samenwerking met de lokale besturen, andere wegbeheerders en de beheerders van het elektriciteitsnet.

Daarbij kan de Vlaamse Regering doelstellingen bepalen die ze al dan niet opsplijt in deelgebieden, eventueel op basis van criteria die worden vastgelegd. Daarmee worden de nodige zekerheid en duidelijkheid voor de uitrol ingebouwd. De kans

bestaat dat er daarvoor nieuwe Europese doelstellingen of aanbevelingen komen, aangezien de AFID-richtlijn in herziening is. Volgens de huidige Europese leidraad wordt aanbevolen om in één publiek laadpunt per tien elektrische voertuigen te voorzien.

In het voorstel van decreet is ook opgenomen dat de doelstellingen regelmatig moeten worden bijgestuurd om rekening te houden met een veranderende context. Met die doelstellingen is het geenszins de bedoeling om een openbaardienstverplichting op te leggen aan publiekrechtelijke en privaatrechtelijke rechtspersonen, zoals bijvoorbeeld Fluvius. Het aantal laadpunten dat op een gegeven tijdstip noodzakelijk is, de aard van die laadpunten en de geografische spreiding ervan zijn immers afhankelijk van tal van factoren. De evolutie van het aantal elektrische voertuigen is er daar al één van. Maar er is ook de voortschrijdende technologie, zowel van de laadpalen (bijvoorbeeld het vermogen) als van de voertuigen (bijvoorbeeld de actieradius), wat ook bijstellingen in de tijd vraagt. Andere bepalende elementen kunnen het lokale mobiliteits- en parkeerbeleid zijn, de verdeling tussen private en publieke laadpunten enzovoort.

Een goede monitoring van de vlootontwikkeling en van het gebruik van de laadinfrastructuur moet ervoor zorgen dat er snel op de toenemende laadbehoeften kan worden ingespeeld, maar er moet ook rekening gehouden worden met de rentabiliteit van de operationele laadpalen. De wijze waarop de laadinfrastructuur wordt uitgerold, gaat hand in hand met de laadbehoeften, de beschikbare ruimte, het parkeerbeleid, en de ligging en aard van het elektriciteitsnet, maar houdt ook rekening met het gebruiksgemak voor de EV-gebruiker, waarbij de klemtoon op nabijheid en toegankelijkheid ligt.

Per regio schrijft de Vlaamse overheid concessies uit, waarbij telkens laadpaal-exploitanten worden gezocht die voor een bepaalde periode de uitrol van vooral publiek toegankelijke laadpunten voor eigen rekening op het openbaar domein verzorgen. Een deel daarvan zal rechtstreeks voortkomen uit een concrete vraag via de principes van 'paal volgt wagen' (zie verder) en 'paal volgt paal', en een deel wordt strategisch geplaatst als basisinfrastructuur, bijvoorbeeld op Hoppinpunten. De beheerder van het openbaar domein zal die uitrol mee moeten helpen realiseren binnen de vastgelegde contouren. De plaatsing van die publiek toegankelijke laadpunten wordt opnieuw zonder subsidies aan de markt overgelaten. Er is wel een mogelijkheid opgenomen om, zo nodig, de rol van de beheerder van het openbaar domein onder voorwaarden financieel te ondersteunen.

Bij de uitbesteding van de concessies is de prijs voor de EV-gebruiker aan de laadpaal een belangrijk criterium. Op die wijze kan de prijs redelijk worden gehouden, zoals is opgelegd in artikel 4.10 van de AFID-richtlijn. In dat artikel wordt aan de lidstaten gevraagd om ervoor te zorgen "dat de prijzen die aangerekend worden door de exploitanten van oplaadpunten redelijk, gemakkelijk en duidelijk te vergelijken, transparant en niet discriminerend zijn". Die verplichting of dat kader kan worden opgelegd voor de (semi)publieke laadinfrastructuur en de laadinfrastructuur waarin de Vlaamse overheid tegemoetgekomen is, en kan uiteraard niet voor puur private laadinfrastructuur.

Het is belangrijk om in de toekomst ook meer in te zetten op de uitrol van (semi)publiek toegankelijke laadinfrastructuur buiten het openbare domein. Daardoor kunnen zowel de druk op de openbare ruimte als de kosten beperkt worden. Daarbij wordt een beroep gedaan op private partners, waarmee ook de nodige afspraken worden gemaakt. In de toekomst zal dat verder ondersteund worden, onder meer in de vorm van projectoproepen (zie artikel 6). Daarnaast kan de druk op de openbare ruimte verder beperkt worden door volop in te zetten op elektrische deelmobiliteit, waarvoor ook in de nodige laadinfrastructuur voorzien moet worden. Ook voor andere nichevloeden (bijvoorbeeld taxi's en stedelijke logistiek)

kunnen maatregelen genomen worden om in voldoende laadinfrastructuur te voorzien.

Artikel 8

In de hierboven vermelde mededeling aan de Vlaamse Regering over laadinfrastructuur wordt aangegeven dat de uitrol van publiek toegankelijke laadpunten vooral gebaseerd zal worden op de principes van 'paal volgt wagen' en 'paal volgt paal'. Dat betekent dat laadpunten vooral worden geplaatst waar er zich een concrete behoefte voordoet. In het systeem 'paal volgt wagen' kunnen gebruikers van batterijelektrische voertuigen op eigen verzoek een publiek toegankelijk laadpunt in hun buurt laten plaatsen onder bepaalde voorwaarden. Hetzelfde systeem kan gebruikt worden voor aanvragen van laadpunten voor specifieke toepassingen, bijvoorbeeld voor een deelwagen of een taxi. Om dat vlot te laten verlopen, wordt op Vlaams niveau een loket opgericht dat de aanvragen zal behandelen. Bij een positieve beoordeling wordt het verzoek ter uitvoering doorgegeven aan de CPO of wegbeheerder.

Op die manier wordt voortgebouwd op het 'paal volgt wagen'-principe, maar wordt bovendien voor een uitbreiding naar andere doelgroepen gezorgd, zoals bedrijven, nichevloten zoals bij taxibedrijven, stedelijke logistiek en autodeelsystemen. Dat wordt verder uitgewerkt door de Vlaamse Regering. Daarbij wordt ook gekeken naar mogelijkheden om de voorwaarden te versoepelen voor de EV-gebruiker. Een vlotte toegang tot publiek toegankelijke laadpunten staat daarbij centraal. Dat kan bijvoorbeeld door bij de toetsing aan de bestaande publiek toegankelijke laadpalen in de buurt de minimumafstand te verkorten, het al dan niet veelvuldig gebruik van de al bestaande laadpunten in rekening te brengen of mee te nemen dat het gebruik geen extra kosten met zich meebrengt. Bij laadpunten voor specifieke toepassingen kunnen andere voorwaarden gelden. Om de wachttijd te verkorten wordt nagegaan of aanvragen ook al bij de bestelling van een batterijelektrische wagen kunnen worden ingediend. De gunstregeling wordt beperkt tot batterijelektrische voertuigen, voornamelijk omdat die voertuigen zorgen voor een gegarandeerde afname, wat bij plug-inhybride voertuigen niet het geval is. Plug-inhybride voertuigen kunnen uiteraard wel gebruikmaken van de gerealiseerde laadpunten. Aanvullend wordt er gewerkt aan een systematische upgrade van goed bezette laadpunten ('paal volgt paal').

Artikel 9

In de voorbije periode is gebleken dat publiek toegankelijke laadpunten in de meeste gevallen nog niet rendabel zijn, waardoor het niet eenvoudig is om de private markt de nodige investeringen te laten doen. De vooruitzichten voor de komende periode zijn uiteraard beter omdat het aandeel elektrische voertuigen stijgt. De verwachtingen op dat vlak zijn ook gunstig, met een exponentiële stijging van elektrische bedrijfswagens in het vooruitzicht en bijgevolg een groeiende tweedehandsmarkt voor elektrische voertuigen. De belangrijkste maatregel blijft een bijsturing in de uitrol van laadpunten om een evenwicht na te streven tussen het aantal elektrische voertuigen en het aantal (publiek toegankelijke) laadpunten. Maar ook andere maatregelen kunnen helpen, zoals de lengte van de concessie-termijn, het vermijden van extra kosten door bijvoorbeeld investeringskosten (in capaciteit) te spreiden in de tijd of door bepaalde voordelen in te bouwen (btw, aansluitkosten), het voorzien van een gewaarborgde afname enzovoort.

Artikel 10

Om het laadproces voor de EV-gebruikers zo eenvoudig mogelijk te maken, moeten laadpunten gemakkelijk vindbaar, aantrekkelijk in gebruik, bereikbaar en toegankelijk zijn, moet er betrouwbare informatie over bijvoorbeeld de beschikbaarheid

en de prijs voorhanden zijn, en moet de interoperabele toegang tot de laadpunten en laaddiensten gegarandeerd zijn. Ook de uniformiteit van laadpunten zal het gebruiksgemak verhogen. Goede verlichting, afscherming, duidelijke wegmarkering, strategische ligging, regelmatig onderhoud en veiligheid zijn bijkomende aspecten die bijdragen tot de gebruiksvriendelijkheid van laadpunten.

Daarnaast is het voor de gevolgde strategie cruciaal dat de bevoegde overheid beschikt over gebruiksdata (bezettingsgraad, laadtijden, laadhoeveelheden) van de individuele laadpunten. Die data moet die overheid in staat stellen om te beoordelen of er in het kader van het principe 'paal volgt wagen' of 'paal volgt paal' nieuwe laadpunten gecreëerd moeten worden. De Vlaamse Regering zal de voorwaarden voor de laadpuntexploitanten verder uitwerken.

Marino KEULEN
Bert MAERTENS
Lode CEYSSENS
Andries GRYFFROY
Martine FOURNIER
Marius MEREMANS

VOORSTEL VAN DECREET

Hoofdstuk 1. Algemene bepalingen

Artikel 1. Dit decreet regelt een gewestaangelegenheid.

Art. 2. Dit decreet voorziet, voor wat de bevoegdheden van het Vlaamse Gewest betreft, in de gedeeltelijke omzetting van richtlijn 2014/94/EU van het Europees Parlement en de Raad van 22 oktober 2014 betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen.

Art. 3. In dit decreet en in de uitvoeringsbesluiten ervan wordt verstaan onder:

- 1° alternatieve brandstoffen: brandstoffen of energiebronnen die, althans gedeeltelijk, dienen als vervanging van fossiele oliebronnen in de energievoorziening voor vervoer en die ertoe kunnen bijdragen dat de energievoorziening koolstofvrij wordt en de milieuprestatie van de vervoerssector beter wordt, zoals:
 - a) elektriciteit;
 - b) waterstof;
 - c) brandstof geproduceerd uit de biologisch afbreekbare fractie van producten, afvalstoffen en residuen van biologische oorsprong uit de landbouw met inbegrip van plantaardige en dierlijke stoffen, de bosbouw en aanverwante bedrijfstakken met inbegrip van de visserij en de aquacultuur, alsook de biologisch afbreekbare fractie van bedrijfs- en huishoudelijk afval;
 - d) synthetische en paraffinehoudende brandstoffen;
 - e) aardgas, met inbegrip van biomethaan, in gasvorm (CNG) en in vloeibare vorm (LNG);
 - f) vloeibaar petroleumgas (LPG);
- 2° bevoegde overheid: het Departement Mobiliteit en Openbare Werken;
- 3° niet-persoonsgebonden gegevens: informatie met uitsluiting van persoonsgegevens in de zin van artikel 4.1 van verordening 2016/679 van het Europees Parlement en de Raad van 27 april 2016 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens en tot intrekking van Richtlijn 95/46/EG;
- 4° onderneming: iedere natuurlijke persoon die zelfstandig een beroepsactiviteit uitoefent en iedere rechtspersoon of iedere andere organisatie zonder rechtspersoonlijkheid;
- 5° elektrisch voertuig: een motorvoertuig uitgerust met een aandrijving die bestaat uit ten minste één niet-perifere elektromotor als energieomzetter met een elektrisch oplaadbaar energieopslagsysteem, dat extern kan worden opgeladen;
- 6° batterijelektrisch voertuig: een elektrisch voertuig uitgerust met een aandrijving die bestaat uitsluitend uit een niet-perifere elektromotor als energieomzetter met een elektrisch oplaadbaar energieopslagsysteem, dat extern kan worden opgeladen;
- 7° zero-emissievoertuig: een batterijelektrisch voertuig of een voertuig uitsluitend aangedreven door een elektrische motor gevoed door een brandstofcel;
- 8° laadpunt: een aansluiting waarmee een elektrisch voertuig kan worden opgeladen of waarmee de batterij van een elektrisch voertuig kan worden vervangen;
- 9° laadpunt voor normaal vermogen: een oplaadpunt met een vermogen van hoogstens 22 kW (kilowatt) waarmee elektriciteit kan worden overgebracht op een elektrisch voertuig, met uitzondering van voorzieningen met een vermogen van hoogstens 3,7 kW die in particuliere huishoudens zijn geïnstalleerd of waarvan de voornaamste doelstelling er niet in bestaat elektrische voertuigen op te laden, die niet publiek toegankelijk zijn en die uitgerust zijn met contactdozen of voertuigconnectoren van het type 2, zoals nader is omschreven in norm EN62196-2;

- 10° laadpunt voor hoog vermogen: een oplaadpunt met een vermogen van meer dan 22 kW waarmee elektriciteit kan worden overgebracht op een elektrisch voertuig. Oplaadpunten voor hoog vermogen met wisselstroom (AC) voor elektrische voertuigen zijn vanwege de interoperabiliteit ten minste uitgerust met connectoren van het type 2, zoals nader is omschreven in norm EN62196-2. Oplaadpunten voor hoog vermogen met gelijkstroom (DC) voor elektrische voertuigen zijn vanwege de interoperabiliteit ten minste uitgerust met connectoren van het gecombineerde AC/DC-laadsysteem van het type Combo 2, zoals nader is omschreven in norm EN62196-3;
- 11° publiek toegankelijk laadpunt: een laadpunt voor normaal of hoog vermogen dat op niet-discriminerende basis gedurende elke dag van de week en vierentwintig uur per dag toegang verleent aan gebruikers van elektrische voertuigen, ongeacht de concrete wijze van authenticatie, gebruik en betaling;
- 12° semipubliek toegankelijk laadpunt: een laadpunt voor normaal of hoog vermogen dat op niet-discriminerende basis gedurende elke dag van de week en minstens tien uur per dag toegang verleent aan gebruikers van elektrische voertuigen, ongeacht de concrete wijze van authenticatie, gebruik en betaling;
- 13° laadpuntexploitant: de natuurlijke persoon of rechtspersoon die een laadpunt voor normaal of hoog vermogen exploiteert, of voor rekening waarvan het laadpunt wordt geëxploiteerd.

Hoofdstuk 2. Doelstellingen

Art. 4. Het beleid over voertuigen die met alternatieve brandstoffen worden aangedreven, is gericht op het gebruik van zo veel mogelijk hernieuwbare energie in voertuigen en het beperken van de impact van voertuigen op het milieu, in het bijzonder door het reduceren van emissies. Dat beleid stimuleert de aanschaf en het gebruik van die voertuigen en het bewerkstelligt de uitrol van de infrastructuur voor de distributie van die alternatieve brandstoffen.

Hoofdstuk 3. Stimuleren van de aanschaf en het gebruik van voertuigen die gebruikmaken van alternatieve brandstoffen

Art. 5. De Vlaamse Regering kan maatregelen nemen ter bevordering van de aanschaf en het gebruik van voertuigen die gebruikmaken van alternatieve brandstoffen.

Art. 6. De Vlaamse Regering kan een steunprogramma opstellen met tegemoetkomingen ten voordele van natuurlijke personen of ondernemingen voor de aanschaf en voor het faciliteren van het gebruik van zero-emissievoertuigen. In voorkomend geval bepaalt ze ook de voorwaarden en modaliteiten waaraan dat steunprogramma voldoet.

De Vlaamse Regering kan het steunprogramma, vermeld in het eerste lid, beperken tot bepaalde categorieën of toepassingen van zero-emissievoertuigen.

Hoofdstuk 4. Infrastructuur voor de distributie van alternatieve brandstoffen

Art. 7. §1. De Vlaamse Regering kan maatregelen nemen met het oog op de uitrol van een passend aantal laad- en tankpunten voor alternatieve brandstoffen.

§2. De bevoegde overheid coördineert de uitrol van de publiek toegankelijke en de semipubliek toegankelijke laadpunten.

De Vlaamse Regering kan bepalen op welke manier en aan de hand van welke criteria daartoe doelstellingen worden vastgelegd, alsook op welke wijze die doelstellingen worden geëvalueerd. Die doelstellingen kunnen voor het volledige grond-

gebied van het Vlaamse Gewest worden bepaald of kunnen worden opgesplitst in verschillende deelgebieden.

§3. De Vlaamse Regering kan aan de gemeenten en de publiekrechtelijke en privaatrechtelijke rechtspersonen die in het Vlaamse Gewest belast zijn met taken van openbaar nut, verplichtingen opleggen in het kader van de uitrol, vermeld in paragraaf 2.

De Vlaamse Regering kan ten voordele van de gemeenten en rechtspersonen, vermeld in het eerste lid, een financieringsmechanisme opstellen ter ondersteuning van de uitrol van die laadpunten. In voorkomend geval bepaalt ze ook de voorwaarden en modaliteiten waaraan dat financieringsmechanisme voldoet.

§4. De Vlaamse Regering kan ervoor zorgen dat de prijzen die de laadpunt-exploitanten aanrekenen voor het gebruik van publiek en semipubliek toegankelijke laadpunten, redelijk zijn.

Art. 8. §1. De Vlaamse Regering richt een digitaal loket op. Via dat digitale loket kunnen de eigenaars en gebruikers van batterijelektrische voertuigen een publiek toegankelijk laadpunt of een laadpunt voor een normaal of hoog vermogen voor een specifieke toepassing op het openbaar domein aanvragen. De Vlaamse Regering bepaalt de werkings- en procedureregels van dat digitale loket.

§2. De bevoegde overheid beoordeelt de aanvragen, vermeld in paragraaf 1.

De bevoegde overheid wijst in elke goedkeuringsbeslissing de beheerder van het openbaar domein aan die de goedgekeurde aanvraag zal realiseren.

De Vlaamse Regering bepaalt op welke manier en aan de hand van welke criteria de aanvragen worden beoordeeld. Ze kan ook bepalen welke gevallen prioritair worden behandeld.

§3. Als een aanvraag als vermeld in paragraaf 1 wordt goedgekeurd, worden de aanvrager en de daarin aangewezen beheerder van het openbaar domein via het digitale loket van die beslissing op de hoogte gebracht. Als de aanvraag wordt geweigerd, wordt de aanvrager via het digitale loket van die beslissing op de hoogte gebracht.

De Vlaamse Regering kan nog andere ontvangers van een goedkeurings- of weigeringsbeslissing als vermeld in het eerste lid aanwijzen.

§4. De Vlaamse Regering bepaalt de termijn waarbinnen en de wijze waarop de goedgekeurde aanvragen worden gerealiseerd.

Art. 9. De Vlaamse Regering kan steunmaatregelen uitwerken ten voordele van laadpuntexploitanten.

Ze kan de steunmaatregelen, vermeld in het eerste lid, beperken tot de publiek toegankelijke laadpunten.

Art. 10. De Vlaamse Regering kan voorwaarden opleggen aan laadpuntexploitanten, met inbegrip van onder meer regels voor de vereiste interoperabiliteit van de publiek en semipubliek toegankelijke laadpunten, de technische specificaties, de wijze waarop ze toegankelijk moeten zijn, de minimale betalingsmogelijkheden en de manier waarop de exploitanten niet-persoonsgebonden gegevens over de laadpunten die ze in hun beheer hebben, ter beschikking stellen.

Marino KEULEN
Bert MAERTENS
Lode CEYSSENS
Andries GRYFFROY
Martine FOURNIER
Marius MEREMANS