



Vlaams
Parlement

ingediend op **840** (2020-2021) – Nr. 3
6 juli 2021 (2020-2021)

Verslag

namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken
uitgebracht door Imade Annouri

over het 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

Samenstelling van de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken:

Voorzitter: Bart Claes.

Vaste leden:

Annick De Ridder, Maarten De Veuster, Bert Maertens, Marius Meremans, Rita Moors;
Bart Claes, Carmen Ryheul, Wim Verheyden;
Lode Ceyskens, Martine Fournier;
Marino Keulen, Mercedes Van Volcem;
Imade Annouri, Stijn Bex;
Els Robeyns.

Plaatsvervangers:

Arnout Coel, Koen Daniëls, Inez De Coninck, Axel Ronse, Paul Van Miert;
Roosmarijn Beckers, Johan Deckmyn, Leo Pieters;
Karin Brouwers, Joke Schaulvliege;
Els Ampe, Stephanie D'Hose;
Björn Rzoska, Jeremie Vaneekhout;
Annick Lambrecht.

Toegevoegde leden:

Jos D'Haese.

Documenten in het dossier:

- 840** (2020-2021) – Nr. 1: Voorstel van decreet
- Nr. 2: Amendementen

INHOUD

1. Toelichting	4
2. Vraag om advies	4
3. Algemene bespreking	5
3.1. Tussenkomsst van Wim Verheyden.....	5
3.2. Tussenkomsst van Stijn Bex	5
3.3. Antwoorden van Marino Keulen en Andries Gryffroy.....	6
4. Artikelsgewijze bespreking en stemming	7
5. Stemming over het geheel	9
Gebruikte afkortingen	10
Tekst aangenomen door de commissie.....	11

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken besprak op 1 juli 2021 het voorstel van decreet van Marino Keulen, Bert Maertens, Lode Ceyskens, Andries Gryffroy, Martine Fournier en Marius Meremans over zero-emissievoertuigen en voertuigen aangedreven door alternatieve brandstoffen (*Parl.St.* VI.Parl. 2020-21, nr. 840/1).

De amendementen zijn opgenomen in *Parl.St.* VI.Parl. 2020-21, nr. 840/2.

(Deze commissievergadering werd als videoconferentie georganiseerd.)

1. Toelichting

Marino Keulen zegt dat de toekomst van het personenvervoer de volgende tien jaar drastisch zal veranderen. Het doel van het voorstel van decreet is het faciliteren van het emissievrij rijden. Het gaat daarbij om zowel de voertuigen als het flankerend beleid dat daarvoor nodig is, zoals bijvoorbeeld laadinfrastructuur. Verder kan de Vlaamse Regering stimulansen geven door financiële steun. Particulieren zullen via een meldpunt kunnen aangeven dat er op een bepaalde plaats een tekort is aan laadpalen. Het voorstel van decreet wil helpen de toekomst vorm te geven en de beweging naar emissievrij rijden, en het flankerend beleid hiervoor, versterken.

Martine Fournier zegt dat het voor de CD&V-fractie ook een belangrijk voorstel van decreet is. Ze vermeldt het ambitieus plan van federaal minister Vincent Van Peteghem waardoor vanaf 2026 nog alleen bedrijfswagens die geen broeikasgassen uitstoten fiscaal aftrekbaar zullen zijn. In het plan wordt ook verwezen naar het fiscaal aantrekkelijk maken van het installeren van laadpalen thuis of op het werk. De Vlaamse overheid kan daarbij niet achterblijven. 30.000 publiek toegankelijke laadpalen in 2025 is niet slecht maar er zal een stevige tand moeten bijgestoken worden om dit te realiseren, zoals haar fractiegenoot Lode Ceyskens en zijzelf al eerder stelden in vorige commissie- en plenaire vergaderingen. Ze zal het dossier verder blijven opvolgen.

Andries Gryffroy verduidelijkt dat het voorstel van decreet noodzakelijk is omdat de bevoegdheid voor de visie Clean Power for Transport werd overgeheveld van het beleidsdomein Energie naar MOW. Daarom moeten onderdelen uit het Energiedecreet gehaald worden om dit op te nemen in een kaderdecreet bij MOW.

2. Vraag om advies

Stijn Bex vraagt of het niet nuttig is, gelet op de kritieken van de MORA en de BBL op de visie Clean Power for Transport, om het advies te vragen van deze organisaties. Verder lijkt het hem aangewezen om het advies van de Raad van State te vragen omdat het voorstel van decreet niet altijd juridisch solide is opgebouwd. Hij verwijst naar artikel 4 van het voorstel van decreet en de formulering "zo veel mogelijk hernieuwbare energie". Dat vindt hij een juridisch onzekere formulering. Verder leest hij in artikel 3 definities van een batterijelektrisch voertuig en een zero-emissievoertuig die hij niet terugvindt in de richtlijn 2014/94/EU betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen die door het voorliggende voorstel van decreet wordt omgezet. Bovendien is de enige definitie die wel werd overgenomen van deze richtlijn, namelijk die van elektrisch voertuig, overbodig, want in het voorstel van decreet wordt nergens gesproken over een elektrisch voertuig.

Een advies vragen aan de Raad van State vindt *Marino Keulen* hopeloos veel tijdverlies. Met het voorstel van decreet willen de indieners de Vlaamse Regering oproepen tot en de mogelijkheid geven om werk te maken van een stimulerend beleid voor zero-emissievoertuigen en voertuigen aangedreven door alternatieve brandstoffen. Hij ziet niet de toegevoegde waarde van een advies van de Raad van State.

Zowel de vraag om advies van de Raad van State als de vraag om advies van de MORA en de BBL wordt verworpen met 6 stemmen tegen 8.

3. Algemene bespreking

3.1. Tussenkomsst van Wim Verheyden

Wim Verheyden vindt het voorliggende regelgevend kader noodzakelijk. Het is goed dat de Vlaamse overheid de rol voor het voeren van een stimulerend beleid naar zich toetrekt en dit centraliseert. Dat is efficiënt. Hij geeft het voorbeeld van het digitaal loket waar een publiek laadpunt kan aangevraagd worden.

Met de eventuele subsidiëring moet men voorzichtig zijn. Hij verwijst naar de dossiers van de zonnepanelen en de subsidiëring van windenergie. Dat zal zich laten voelen in de elektriciteitsfactuur die nu al veel hoger is dan in andere Europese landen. Een algemene subsidiëring wijst de Vlaams Belangfractie af. Gerichtte ondersteuning van bijvoorbeeld de taxisector zoals vermeld in de toelichting bij artikel 6 kan wel de goedkeuring wegdragen van de spreker. De taxisector staat immers nu al onder druk om te investeren in dure elektrische wagens. Uitbreiding van subsidiëring naar particulieren en bedrijven moet absoluut vermeden worden. De kosten hiervoor worden anders betaald door iedereen, ook door wie zich geen dure elektrische wagen kan veroorloven. Met artikel 9 waardoor steunmaatregelen mogelijk worden voor laadpuntexploitanten zullen weer dezelfde fouten worden gemaakt.

Wim Verheyden stelt vast dat het voorstel van decreet vooral gaat over de elektrificatie van voertuigen. Hij mist maatregelen om andere alternatieve brandstoffen zoals opgesomd in artikel 3, 1^o, bijvoorbeeld waterstof, te ondersteunen.

Is het realistisch om de doelstellingen van het voorstel van decreet te realiseren met de beschikbare middelen van het beleidsdomein MOW? Hij verwijst naar de elektrificatie van VVM De Lijn waarvoor een totaalbedrag van 3 miljard euro noodzakelijk is. Wat zal de infrastructuur voor de elektrificatie van het wagenpark dan wel niet kosten?

3.2. Tussenkomsst van Stijn Bex

Stijn Bex stelt vast dan men rijkelijk laat is met de omzetting van de AFID-richtlijn, die dateert van 2014. Maar beter laat dan nooit. Uit het Vlaams Energie- en Klimaatplan, het Luchtbeleidsplan en de visie Clean Power for Transport blijkt dat de Vlaamse overheid beseft dat een belangrijk deel van de inspanningen zal moeten gebeuren door de mobiliteit in Vlaanderen te vergroenen. Dat komt ook terug in de Mobiliteitsvisie 2040, waarin wordt gesteld dat er in 2050 geen vervoersemissies meer mogen zijn. Dat is een grote uitdaging want momenteel is het vervoer verantwoordelijk voor 21 percent van de CO₂-uitstoot, 60 percent van de NO_x-uitstoot en 18 percent van de uitstoot van fijn stof.

Wat in het voorstel van decreet niet aan bod komt maar wel in de Mobiliteitsvisie 2040, is dat de materiaalafdruk voor mobiliteit moet verminderd worden met 60 percent tegen 2050. Stijn Bex verwijst naar de interessante artikelenreeks in de krant De Standaard over de elektrificatie van de transportsector op het vlak van materiaalverbruik. Voor elektrificatie zijn namelijk andere grondstoffen nodig die men op een menswaardige en milieuvriendelijke zou moeten ontginnen en zo veel mogelijk moet recyclen. Deze bezorgdheden mist hij in het voorstel van decreet.

De ambities van de Vlaamse Regering voor laadinfrastructuur zullen constant moeten gemonitord en bijgesteld worden om na te gaan of ze volstaan. Er zijn voortdurend evoluties zoals autoproducenten die alleen nog elektrische wagens gaan produceren, de maatregelen van de Federale Regering over emissievrije bedrijfs-

wagens en de uitfasering door de Brusselse Regering van verbrandingsmotoren op hun grondgebied. Er kan volgens Stijn Bex daarom niet genoeg ambitie zijn en het is goed dat het voorstel van decreet een rechtsgrond creëert om het nodige beleid te voeren.

Hij stelt echter vast dat het huidige beleid te weinig ambitieus is. Dat komt ook terug in de adviezen van de Minaraad, de SERV en de MORA over de visie Clean Power for Transport. Hij benadrukt dat de Vlaamse Regering zeker een tandje moet bijsteken.

Hij is het eens dat men moet opletten voor oversubsidiëring maar vraagt om mensen die het moeilijker hebben om mee te zijn met deze elektrische revolutie eventueel een duwtje in de rug te geven zodat ze bijvoorbeeld terecht kunnen in de LEZ's die steeds strenger zullen worden.

Naast zijn opmerkingen over de artikelen ter staving van zijn vraag voor een advies van de Raad van State, heeft de spreker nog enkele andere opmerkingen (zie ook de artikelsgewijze bespreking).

De AFID-richtlijn voorziet in aparte hoofdstukken voor elektrische laadpunten en voor aardgas- en waterstoftankpunten voor sloop- en luchtvaart. In artikel 7 spreekt men van laad- en taakpunten voor alternatieve brandstoffen. Hij betreurt dat in het voorstel van decreet geen onderscheid wordt gemaakt tussen deze verschillende vormen van transport die kampen met andere uitdagingen. Bovendien opent de toelichting van artikel 5 de deur voor steunmaatregelen voor personenwagens op gas en voor hybrides. Dat is niet zo'n groen alternatief en dat vindt hij niet verstandig. Er is ook geen sprake van in de Europese richtlijn. Aardgas kan hoogstens een overgangoplossing zijn voor de sloop- en luchtvaart in afwachting van de beschikbaarheid van meer hernieuwbare brandstoffen zoals waterstof.

Stijn Bex concludeert dat in het voorstel van decreet goede uitgangspunten zitten, maar dat het nog juridische en terminologische onduidelijkheden bevat. Het blijft afwachten hoe de Vlaamse Regering concreet invulling zal geven aan de ambities. Daar zal ze volgens Stijn Bex nog een ernstige extra inspanning voor moeten doen.

3.3. Antwoorden van Marino Keulen en Andries Gryffroy

Marino Keulen zegt dat waterstof nog in volle technologische ontwikkeling is. Er lopen proefprojecten bij het beleidsdomein EWI.

De verschillende soorten tank- en laadpunten samen opnemen is geen probleem omdat het gaat om een voorstel van kaderdecreet. Aardgas wordt mee opgenomen omdat het in de AFID-richtlijn is opgenomen.

Andries Gryffroy wil benadrukken wat de doelstelling van het voorstel van decreet is. De Vlaamse Regering heeft beslist om de bevoegdheid voor de visie Clean Power for Transport over te brengen naar het beleidsdomein MOW. Om bevoegd minister Lydia Peeters toe te laten besluiten van de Vlaamse Regering op te maken voor de operationalisering van CPT was een decretale basis noodzakelijk. Dit zat in het Energiedecreet maar was deels achterhaald of nog niet actueel. De rechtsgronden die in het Energiedecreet zitten, moeten ondergebracht worden in een Mobiliteitsdecreet, rekening houdende met de AFID-richtlijn.

Marino Keulen zegt dan men stappen vooruit moet zetten in de vergroening van het voertuigenpark. Dat is onontbeerlijk voor de toekomst van Vlaanderen en het transport in het algemeen. Met dit voorstel van decreet wordt alles gebundeld wat hiervoor nodig is. Er moeten steun- en faciliteringsprogramma's worden uitgewerkt.

4. Artikelsgewijze bespreking en stemming

Marino Keulen licht de amendementen toe die van eerder technische aard zijn (zie de verantwoording bij de amendementen – *Parl.St.* VI.Parl. 2020-21, nr. 840/2).

Artikel 1

Het artikel wordt zonder opmerkingen eenparig aangenomen met 13 stemmen.

Artikel 2

Het artikel wordt zonder opmerkingen aangenomen met 10 stemmen voor bij 3 onthoudingen.

Artikel 3

Stijn Bex vraagt wat een niet-perifere elektromotor is.

Marino Keulen zegt dat de niet-perifere elektromotor niet voorkomt in de tekst van het voorstel van decreet maar alleen in de definitie. Die is overgenomen van de AFID-richtlijn en moet niet apart gedefinieerd worden.

Andries Gryffroy zegt dat de definitie van niet-perifere elektromotor afkomstig is van de verkeersfiscaliteit. Ook in wetgeving uit 2013 is er al sprake van niet-perifere motoren waarin drie categorieën worden onderscheiden: de hybride, de full-electric en de waterstofwagens. De definities in het voorstel van decreet werden letterlijk overgenomen uit de AFID-richtlijn en deze omvat alle types voertuigen. De huidige Vlaamse decretale definiëring is momenteel niet conform met de AFID-richtlijn. Met dit voorstel van decreet gebeurt dit al.

Amendement nr. 1 strekt ertoe punt 4° te vervangen.

Amendementen nr. 2 en 3 strekken ertoe aan respectievelijk punt 9° en punt 10° de woorden "van de Internationale Elektrotechnische Commissie" toe te voegen.

Amendement nr. 4 strekt ertoe een punt 14° toe te voegen.

De amendementen nr. 1 tot en met 4 worden eenparig aangenomen met 13 stemmen.

Het geamendeerde artikel 3 wordt aangenomen met 11 stemmen bij 2 onthoudingen.

Artikel 4

Stijn Bex leest in artikel 4 dat het beleid moet gericht zijn op het gebruik van "zo veel mogelijk hernieuwbare energie". De Groenfractie kan daar alleen maar achter staan. De spreker hoopt dat men beseft hoe ambitieus dit wel is.

Marino Keulen repliceert dat het aan de uitvoerende macht is om de concrete doelstellingen verder uit te werken, niet aan de decreetgever.

Het artikel wordt aangenomen met 11 stemmen bij 3 onthoudingen.

Artikel 5

Het artikel wordt zonder opmerkingen aangenomen met 11 stemmen bij 3 onthoudingen.

Artikel 6

Amendement nr. 5 strekt ertoe de eerste zin van artikel 6 te vervangen.

Het amendement wordt eenparig aangenomen met 14 stemmen.

Het gewijzigde artikel 6 wordt aangenomen met 11 stemmen bij 3 onthoudingen.

Artikel 7

Wim Verheyden leest in artikel 7, §4, dat de Vlaamse Regering ervoor kan zorgen dat de prijzen die laadpuntexploitanten aanrekenen voor het gebruik van publiek en semipubliek toegankelijke laadpunten "redelijk" zijn. Volgens artikel 4.10 van de AFID-richtlijn wordt aan de lidstaten gevraagd dat de prijzen redelijk, gemakkelijk en duidelijk te vergelijken, transparant en niet discriminerend zijn. Het voorstel van decreet spreekt alleen over redelijke prijzen. De vraag is ook wat redelijk is. Zal men vergelijken met de prijzen in buurlanden?

Marino Keulen antwoordt dat het begrip 'redelijk' eveneens afkomstig is uit de AFID-richtlijn. Door de overname van de bevoegdheid voor Clean Power for Transport door MOW wordt de definiëring overeenkomstig aangepast. Niet alles uit de richtlijn werd overgenomen. Zo is er de prijszetting die nog altijd een federale bevoegdheid is.

Het artikel wordt aangenomen met 10 stemmen bij 3 onthoudingen.

Artikel 8

De oprichting van een digitaal loket in artikel 8 vindt *Stijn Bex* een goede zaak. Hij kijkt uit naar de uitwerking ervan.

Amendement nr. 6 strekt ertoe aan paragraaf 1 de zinsnede ", alsook de modaliteiten van de aanvraag" toe te voegen.

Amendement nr. 6 wordt eenparig aangenomen met 14 stemmen.

Het gewijzigde artikel 8 wordt aangenomen met 11 stemmen bij 3 onthoudingen.

Artikel 9

Wim Verheyden leest in de toelichting van artikel 9 dat publiek toegankelijke laadpunten in de meeste gevallen nog niet rendabel zijn. Het is goed dat het uitschrijven van concessies, zonder subsidies, wordt overgelaten aan de markt. Heeft men ook nagegaan hoe dit in het buitenland wordt geregeld? Hoe wordt vermeden dat bijvoorbeeld initieel een lange concessietermijn wordt toegekend, maar men hieraan gebonden is wanneer het rendabel wordt?

Artikel 9 wordt aangenomen met 11 stemmen bij 3 onthoudingen.

Artikel 10

In verband met artikel 10 zegt Wim Verheyden dat het cruciaal is dat alle gebruiksdata worden gecentraliseerd door de bevoegde overheid. Maar hoe zal dit praktisch worden uitgewerkt?

Artikel 10 wordt aangenomen met 11 stemmen bij 3 onthoudingen.

5. Stemming over het geheel

Het voorliggende voorstel van decreet over zero-emissievoertuigen en voertuigen aangedreven door alternatieve brandstoffen wordt aangenomen met 11 stemmen bij 3 onthoudingen.

Bart CLAES,
voorzitter

Imade ANNOURI,
verslaggever

Gebruikte afkortingen

AFID	Alternative Fuels Infrastructure Directive
BBL	Bond Beter Leefmilieu
CPT	Clean Power for Transport
EWI	Economie, Wetenschap en Innovatie (beleidsdomein van de Vlaamse overheid)
LEZ	lage-emissiezone
Minaraad	Milieu- en Natuurraad van Vlaanderen
MORA	Mobiliteitsraad van Vlaanderen
MOW	Mobiliteit en Openbare Werken (beleidsdomein van de Vlaamse overheid)
NO _x	stikstofoxiden
SERV	Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen
VVM	Vlaamse Vervoermaatschappij - De Lijn

TEKST AANGENOMEN DOOR DE COMMISSIE

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: elke natuurlijke persoon die koopman is of een zelfstandig beroep uitoefent, de vennootschappen die de rechtsvorm van een handelsvennootschap hebben aangenomen, de Europese economische samenwerkingsverbanden en de economische samenwerkingsverbanden die beschikken over een exploitatiezetel in het Vlaamse Gewest of die zich ertoe verbinden in het Vlaamse Gewest een exploitatiezetel te vestigen;
- 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 uit uitsluitend 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 voertuig-connectoren van het type 2, zoals nader is omschreven in norm EN62196-2 van de Internationale Elektrotechnische Commissie;
- 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 van de Internationale Elektrotechnische Commissie;
- 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;
- 14° tankpunt: een tankvoorziening voor bevoorrading van eender welke brandstoffen, met uitzondering van lng, via een vaste of mobiele installatie.

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 of rechtspersonen, ondernemingen of iedere andere organisatie zonder rechtspersoonlijkheid 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 grondgebied 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 laadpuntexploitanten 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, alsook de modaliteiten van de aanvraag.

§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.