

ingediend op **1664** (2022-2023) – Nr. 1
19 april 2023 (2022-2023)

Verslag van de gedachtewisseling

namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken
uitgebracht door Sofie Mertens

over het actieplan 'Clean Power for Transport'

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;

Martine Fournier, Sofie Mertens;

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 Schauvliege;

Els Ampe, Stephanie D'Hose;

Björn Rzoska, Jeremie Vaneeckhout;

Annick Lambrecht.

Toegevoegde leden:

Jos D'Haese.

INHOUD

1. Inleiding door minister Lydia Peeters	4
2. Toelichting door Jeroen Cockx en Stéphane Jacobs	4
2.1. Stand van zaken van het CPT-beleid	4
2.2. Resultaten van de CPT-markt- en stakeholderanalyse	7
3. Vragen en opmerkingen van de leden	9
3.1. Stijn Bex	9
3.2. Marino Keulen	10
3.3. Els Robeyns	10
3.4. Bert Maertens	10
3.5. Sofie Mertens	11
3.6. Martine Fournier	12
3.7. Wim Verheyden	12
3.8. Bart Claes	13
4. Antwoorden van minister Lydia Peeters	13
5. Antwoorden van Jeroen Cockx en Stéphane Jacobs	15
6. Replieken	16
7. Bijkomende antwoorden	17
Gebruikte afkortingen	20

Bijlage: zie de [dossierpagina](#) van dit document op www.vlaamsparlement.be

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken hield op 9 maart 2023 een gedachtewisseling met:

- Stéphane Jacobs, transitiemanager Clean Power for Transport, Departement Mobiliteit en Openbare Werken;
- Jeroen Cockx, coördinator Clean Power for Transport, Departement Mobiliteit en Openbare Werken;
- Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken.

Stéphane Jacobs en Jeroen Cockx maakten gebruik van een presentatie die terug te vinden is op de [dossierpagina](#) van dit document op www.vlaamsparlement.be.

1. Inleiding door minister Lydia Peeters

Minister *Lydia Peeters* herinnert aan het doel om de mobiliteit van zowel goederen als personen duurzaam te maken. Het plan Clean Power for Transport en de visie-nota voor de laadinfrastructuur passen in dat oogmerk. In november 2021 heeft de regering in het kader van Fit for 55 tal van ambitieuze klimaatdoelstellingen op tafel gelegd. Vooreerst moet het aantal voertuigkilometers drastisch verminderen. De resterende verplaatsingen moeten zoveel mogelijk zero-emissie zijn, met een voorkeur voor de meest duurzame alternatieven als collectief, openbaar of fietsvervoer. Door de bereikbaarheid en nabijheid van laadpunten te vergroten, wil de Vlaamse Regering het vertrouwen in elektrische voertuigen vergroten. Het aantal laadpunten is gestegen van vierduizend toen Vlaanderen ervoor bevoegd werd tot een kleine twintigduizend nu.

De aarzeling over de elektrificatie van goederentransport in het vorige CPT-plan is ondertussen weg, dat bewijst onder meer Volvo Gent. Waar voorheen gedacht werd dat waterstof de enige toekomst hiervoor was, wordt er nu ook, zeker voor kortere verplaatsingen, met elektrificatie geëxperimenteerd, maar ook met bio- of e-fuels. De minister lanceerde recent het nieuwe project VIAVIA, 'Vrachtvervoer Intelligent Aanpassen en Vergroenen via een Integrale Aanpak'. Weldra zal het topteam 'zero-emissie vrachtvervoer' van start gaan met een taskforce 'zero-emissie vrachtvervoer', die voor een overkoepelende strategie met alle stakeholders zal zorgen en concrete maatregelen zal voorstellen. Er zijn al heel wat pioniers, maar gelet op de klimaatuitdagingen is het noodzakelijk de evolutie te bespoedigen. Om alles goed op te volgen, is de transitiemanager alles in kaart aan het brengen.

2. Toelichting door Jeroen Cockx en Stéphane Jacobs

2.1. Stand van zaken van het CPT-beleid

Jeroen Cockx coördineert tien jaar het CPT-beleid, eerst bij het Departement Omgeving en nadien bij het Departement MOW. Hij attendeert de parlementsleden op de website www.vlaanderen.be/milieuvriendelijke-voertuigen. Ook hij refereert aan de Vlaamse CPT-visie 2030 en het actieplan CPT. In die visie zijn de beoogde marktaandeelen voor elektrische personenwagens en andere voertuigtypes bepaald. Die doelstellingen zijn bijgestuurd op basis van het Klimaatplan, waarbij de uitfasering van 2035 naar 2029 gebracht is (zie slide 3 van zijn presentatie).

Eind 2022 was 12% van de markt elektrisch, met iets meer plug-inhybrides, maar al bij al nog ver van de doelstellingen (zie slide 4). Cng is een aflopend verhaal; net als de verbrandingsmotor past dat niet in een toekomstgericht beleid. De categorie batterij-elektrische voertuigen omvat niet alleen personenwagens, maar ook tweewielers als speedpedelecs, elektrische bromfietsen, motorfietsen. Batterij-elektrische bestelwagens zijn er al in beperkte aantallen, vrachtwagens amper.

De spreker geeft een kort overzicht van de regelgeving voor de vergroening van voertuigen: het decreet van 16 juli 2021 over zero-emissievoertuigen en voertuigen

aangedreven door alternatieve brandstoffen, het besluit van de Vlaamse Regering van 17 december 2021 over de laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen en het ministerieel besluit van 5 augustus 2022 tot vaststelling van de beschikbaarheid van laadpunten. Op Europees vlak zijn er discussies over de herziening van de basisrichtlijn over infrastructuur voor alternatieve brandstoffen en over de herziening van de CO₂-normen voor voertuigen. Voor vrachtwagens is er ondertussen een voorstel van de Europese Commissie, waarover nog onderhandeld wordt: 90% emissiereductie tegen 2040. Voorts is er in het kader van Fit for 55 een herziening van de energieprestatieregeling voor gebouwen waarin ook bepalingen staan over laadpunten. Een laatste element is de vergroening van de fiscale aftrek voor volledig elektrische bedrijfswagens bij de federale vennootschapsbelasting. De vergroening van bedrijfswagens is nu al merkbaar maar zal volledig zijn in 2026.

Bij de herziening zal de voornoemde basisrichtlijn betreffende infrastructuur voor alternatieve brandstoffen allicht een verordening worden, wat hem meteen verplicht maakt. Voor de richtlijn moest elke lidstaat gewoon een actieplan maken. Nieuw zijn de doelstellingen voor de lidstaten, onder meer vlootgebaseerde doelstellingen voor laadinfrastructuur voor personenwagens, vermoedelijk in kWh per wagen. Die zullen dus meteen gelden bij goedkeuring van de verordening. Voor TEN-T zullen de doelstellingen allicht afstandsgerelateerd zijn. De discussies over de onderlinge afstand en de zwaarte van de laadinfrastructuur, maar ook over het toepassingsgebied, enkel in kerngebieden of overal in TEN-T, lopen nog. Vermoedelijk zullen die doelstellingen gelden vanaf 2025. Ook over afstandsgerelateerde doelstellingen voor waterstofinfrastructuur zijn de beraadslagingen nog gaande. Daarnaast worden er praktische regels over de gebruiksvriendelijkheid van de infrastructuur, bijvoorbeeld de betaalmogelijkheden aan de laadpaal en de datadeling, besproken.

De uitdagingen voor CPT blijven min of meer dezelfde als vijf jaar geleden, maar dan wel in andere gradaties. Het aanbod aan voertuigen blijft een belangrijke factor: de aantallen, de aankoopprijs, de TCO, het gewicht van de voertuigen en de levertermijnen. Voor vrachtwagens weegt de aanbodfactor nog meer door omdat bijvoorbeeld in TCO het verschil tussen verbrandingsmotoren en elektrische motoren nog groter is. Een volgende factor is het elektriciteitsnet. Niet alleen de aard van het net, 230V of 400V, is belangrijk voor het installeren van laadpalen, maar ook de totale en lokale capaciteit. Verschillende laadpalen in serie op het einde van een aftakking geven soms problemen. Voor vrachtwagens speelt dit probleem ook dubbel. Bedrijfswagens zullen vanzelf vergroenen door de fiscale maatregelen, particuliere wagens niet, onder meer wegens de aankoopprijs en de TCO. Stimulansen zullen nodig zijn om de omschakeling in 2029 te bereiken. Naast elektrificatie van het wagenpark is ook modal shift een doel, vooreerst elektrische tweewielers maar ook elektrische bussen en deelsystemen. Een laatste factor is dat elke schakel in de keten mee moet zijn: verkopers van auto's, garagisten, chauffeurs, elektriciens, laadpaalinstallateurs enzovoort.

De markt kan gestimuleerd worden door de vrijstelling van verkeersbelasting en BIV voor batterij-elektrische voertuigen. De aankooppremies voor zero-emissievoertuigen zijn eind 2019 stopgezet. Ondertussen is er de ecologiepremie+ voor elektrificatie van vrachtwagens. Voorts is er een verhoogde fiscale aftrek voor wagens en laadinfrastructuur zowel voor bedrijven als voor particulieren. In april zal er een studie afgerond zijn die de mogelijkheden op de tweedehandsmarkt in kaart brengt. Gebruikers kunnen ontzorgd worden door voldoende publiek toegankelijke laadinfrastructuur, door goede informatie, zoals die al te vinden is op de website van het Departement MOW en door drempels, bijvoorbeeld voor laadinfrastructuur bij mede-eigendom, weg te werken.

De strategie voor laadinfrastructuur moet rekening houden met de evoluties op de voertuigenmarkt. Europa, maar ook Vlaanderen, klikt de doelen voor laadinfrastructuur vast aan het aantal voertuigen. Laadpunten kunnen publiek of privaat toegankelijk

zijn, en beide types kunnen zowel op privaat als op openbaar domein gelegen zijn. Als de projecten die gegund zijn, ook uitgevoerd worden, is Vlaanderen goed op weg om tegen 2025 de doelen van 35.000 publieke laadequivalenten en op grote verkeersassen ultrasnelladers om de 25 kilometer, te halen.

Voor de publieke laadpunten op het openbaar domein zijn de concessies gegund aan twee 'charge point operators'. Het gaat om de drie systemen: paal volgt paal, paal volgt wagen en de strategische plaatsing op voorstel van lokale besturen. Het eerder vermelde besluit van de Vlaamse Regering over laadinfrastructuur bepaalt de regels en de verantwoordelijkheden, maar ook in de concessieovereenkomsten met de twee CPO's staan heel wat bepalingen. Het digitaal loket voor aanvragen is open sinds 1 september 2022 voor aanvragen van burgers en bedrijven, maar ook van lokale besturen voor laadpalen op strategische locaties. Tot en met februari 2023 waren er 1224 aanvragen van e-rijders, meestal burgers maar ook bedrijven (zie slide 12). Van de aanvragen die al behandeld zijn, zijn er ongeveer 197 afgekeurd. Onder de aanvragen in behandeling zijn er die al in september ingediend zijn. Dat zijn doorgaans dossiers waarvoor bijkomende inlichtingen gevraagd zijn, die dan traag of niet door de aanvrager gegeven worden.

De meeste aanvragen komen uit de provincie Antwerpen. De steden Antwerpen, Gent en Genk vallen echter niet onder de concessie en bepaalde aanvragen 'paal volgt wagen' komen rechtstreeks bij de steden terecht. Over het aantal strategische voorstellen is de administratie positief verrast: 140 verschillende lokale besturen hebben al aanvragen ingediend voor 1530 locaties: in 2022 148 voorstellen voor 872 locaties en in 2023 141 voor 658. Dat heeft tot nog toe geleid tot 1097 plaatsingsopdrachten van het Departement MOW aan de CPO's. Daarna volgt een traject waarbij niet alleen de gemeente, maar ook Fluvius dat voor de aansluiting zorgt, zijn goedkeuring moet geven.

Het derde systeem 'paal volgt paal' is recent opgestart. Volgens dit systeem wordt er een tweede paal geplaatst als de bestaande benut wordt boven bepaalde grenzen, maar het Departement MOW heeft de gebruiksdata van Allego nog niet ontvangen. Allego, de vorige concessiehouder, heeft de meeste publieke palen geplaatst. Voor de palen van Engie en TotalEnergies zijn er uiteraard afspraken over data-uitwisseling. Het Departement MOW heeft ook toegang tot hun datasystemen.

Voor laadinfrastructuur buiten de concessies, bijvoorbeeld op privaat domein, geeft het Departement MOW subsidies. Publieke laadpalen op privaat domein zijn er bijvoorbeeld op parkings van supermarkten. Voor zogenaamde semiprivé laadinfrastructuur, publieke infrastructuur die niet de klok rond toegankelijk is, zijn er al twee succesvolle calls gehouden. Bij volledige uitvoering zou dat twintigduizend extra 'charge point equivalent' betekenen. Voor de laadpalen op de grote verkeersassen die ook buiten de concessie vallen, organiseert het AWW de calls. Voorts is er daarvoor het Europees project BENEFIC. In totaal zijn er eind februari 2023 meer dan 22.000 semipublieke laadpunten, goed voor ongeveer 19.709 CPE (zie slide 14). De doelstelling is 35.000. Die palen staan goed verspreid over Vlaanderen, maar iets minder in Limburg, waar er veel open ruimte is voor private laadinfrastructuur.

De vergroening van de bedrijfswagens zal niet publiek toegankelijke laadinfrastructuur bij bedrijven of particulieren aanmoedigen. Het Departement MOW deed daar al enkele projecten voor. De voornoemde Europese richtlijn over de energieprestatie van gebouwen is omgezet in Vlaamse regelgeving, waardoor er bij renovatie en nieuwbouw van bepaalde types gebouwen laadinfrastructuur of leidingen ervoor verplicht zijn. Informatie daarover staat op de website van het Departement MOW.

Voor vrachtvervoer loopt de Green Deal voor duurzame stedelijke logistiek. Het Departement MOW heeft ook een CPT-call gelanceerd voor laadinfrastructuur voor vrachtvervoer, stedelijke logistiek en bussen die afgesloten wordt op 31 maart

2023. Voorts wordt er gezocht naar emissievrije zones voor stedelijke beleving, onder andere in een lopende studie. Binnenkort komt er een bredere strategie voor de vergroening van de vrachtlogistiek. De uitdagingen zijn vergelijkbaar met het personenvervoer. Hoewel de planning en verhuring specifiek zijn, gaat het gewoon ook over elektrificatie: voertuigen, laadinfrastructuur, voldoende capaciteit. Recent is ook het VIAVIA-project gestart.

2.2. Resultaten van de CPT-markt- en stakeholderanalyse

Stéphane Jacobs heeft bij de inventarisatie van knelpunten gemerkt dat veel stakeholders enthousiast zijn om hun bijdrage te leveren tot de transitie. De Vlaamse overheid en de lokale besturen hebben hierin een belangrijke ondersteunende rol te vervullen. De transitie-manager heeft bij zijn aantreden eerst de nieuwe trends en ontwikkelingen, ook in het buitenland, in kaart gebracht. Hij heeft ook leerpunten opgelijst, onder meer inzake fiscaliteit van het Nederlandse en Duitse systeem. Daarnaast heeft hij van alle stakeholders, van CPO's tot de installateurs, heel wat informatie gekregen over de knelpunten. Heel wat daarvan zijn in handen van andere beleidsniveaus dan het Vlaamse. Bepaalde problemen stellen zich in Brussel en Vlaanderen, maar minder in Wallonië. De transitie-manager zal dan ook contacten onderhouden met zijn collega's in de andere gewesten.

Op Europees niveau is er heel wat in beweging, wat het moeilijk maakt te anticiperen. Het is daarom wezenlijk die ontwikkelingen nauwlettend te monitoren. Zowat iedereen is eensgezind over de kwaliteit van het werk geleverd door het Departement MOW, maar na de visie en het actieplan zijn er na 2025 bijkomende maatregelen nodig. Ondanks de vertraging in de levering, wordt op het einde van dit jaar het tweehonderdduizendste elektrische personenauto ingeschreven. Momenteel is er daarvoor voldoende laadinfrastructuur. Desondanks is de introductie van elektrische personen- en vrachtwagens in de afgelopen tien jaar niet zo snel gebeurd als verwacht. Naast consideraties voor milieu en klimaat, zijn fiscale maatregelen een belangrijke trigger (zie slide 5). Zeker voor personenvervoer is de transitie ondertussen ingezet, voor het vrachtvervoer bevindt dat zich nog in een beginstadium. In Nederland waren er in 2022 honderd elektrische voertuigen boven 7,5 ton in omloop. Vaak worden die tot 80% gesubsidieerd. De TCO van dergelijke voertuigen is hoog, wat de doelen voor 2025 in het gedrang kan brengen. Zeker deze sector kampt met de betaalbaarheid van voertuigen en infrastructuur.

Fiscaliteit heeft een belangrijke impact op de vergroening van de bedrijfswagens. Nu zijn er beleidsmaatregelen ter stimulering van tweedehands elektrische auto's nodig, zodat de voertuigen binnenslands en aan een goede prijs kunnen worden doorverkocht. Een aantal merken krabbelen terug op het engagement van de OEM's voor batterij-elektrische personenauto's. Europa heeft evenwel een omslag gemaakt en beseft dat alternatieven als e-fuels geen oplossing zullen bieden, en elektrisch, zeker voor personenvervoer, de bovenhand moet halen. Alleen zijn er protesten van Duitsland en Italië, die hun auto-industrie willen beschermen.

De grootste uitdagingen voor laadinfrastructuur zijn er bij mede-eigendom. Het gaat dan vooral over onduidelijke federale regels, zoals de brandveiligheid en het AREI. Laadinfrastructuur bij bedrijven moet afgeschermd worden tegen vandalisme, maar ook daar zijn er geen duidelijke richtlijnen voor. Net als de buurlanden zou Vlaanderen best starten met het aanleggen van laadinfrastructuur voor vrachtverkeer, een economische sector die heel wat werkgelegenheid biedt. Andere belangrijke elementen zijn batterij- en bevoorradingszekerheid. Voor batterijen vernoemt de spreker differentiatie in technologie, evolutie naar nieuwe types, recyclage en automatisatie als noodzakelijke evoluties. België telt een aantal bedrijven die op wereldniveau voortrekker zijn in die automatisatie. De overheid moet die actiever ondersteunen.

Uit gesprekken met Fluvius en Elia leert de spreker het belang van investeren in het elektriciteitsnetwerk en de flexibiliteit ervan. Zij moeten met andere sectoren, zoals het vrachtvervoer, overleggen opdat ze hun investeringsplan tijdig kunnen aanpassen. Iedereen heeft echter een verantwoordelijkheid om slimmer en anders om te gaan met energie. Het is zaak dat bij de bredere bevolking ingang te doen vinden. Een laatste aspect is het belang van laadpalen op parkings, zeker in steden.

De spreker vervolgt met de aandachtspunten van de stakeholders. De transport-overkoepelende sectoren hebben nauwelijks contacten met Fluvius. Een transversale langetermijnbeleidsaanpak en meer samenwerking zijn nodig. Voorts pleiten de sectoren om te starten met enkele proefprojecten voor snelle laadinfrastructuur voor vrachtwagens. Nieuwe fiscale maar vooral voorspelbare incentives, voor bedrijven en particulieren blijven een belangrijk aandachtspunt. Objectieve informatie over elektrisch rijden is terug te vinden op de website, maar vaak blijkt dat mensen die niet vinden of indianenverhalen geloven. Mede-eigendom maar ook beveiligen en gemakkelijk toegankelijk maken van de laadinfrastructuur, zijn andere punten van zorg, maar Europa zal pas tegen 2027 een openbetaalsystemenpas verplichten. Voorts is het niet altijd vooraf duidelijk wat een laadsessie kost. De CPO's verschuilen zich trouwens achter die prijsintransparantie. Het is aan de federale overheid om de handhaving beter te organiseren. De sector is vragende partij voor meer elektro- maar ook meer autotechnici, met een aangepaste opleiding. Innovatie ondersteunen is een ander relevant aspect, bijvoorbeeld van de Vlaamse bedrijven die van iedere parkeerplek een laadplek willen maken. Dergelijke innovatie is ook goed voor de werkgelegenheid.

Bepaalde buurlanden hebben taskforces voor vrachtvervoer tussen overheid en private sector om oplossingen voor projectondersteuning en beleid uit te werken. Duitsland heeft een integrale strategie voor vrachtvervoer die als inspiratiebron kan dienen. Van Nederland kan geleerd worden hoe met mede-eigendom om te gaan: een juridisch vademecum voor de syndicus en enkele wettelijke vereisten, zoals de verplichting een individuele laadpaal op mede-eigendom aan de syndicus te melden (zie slide 16). Hij heeft het voorts over een studie over de ondersteuning van de tweedehandsmarkt. Nederland en Duitsland voeren een actief beleid om tweedehandsvoertuigen op hun markt te houden. Het plannen, reserveren en betalen is ook voor het laden van elektrische vrachtwagens belangrijk. Vlaamse bedrijven kunnen excelleren in nieuwe softwaretoepassingen daarvoor.

Samen met het Departement MOW zal de transitie-manager op korte termijn een roadmap voor laadinfrastructuur voor vrachtvervoer naar Nederlands voorbeeld uitwerken. Duitsland gaat een stapje verder en heeft dat al voor iedere technologie: voor elektrisch, waterstof en ook voor e-fuels. Dat laatste is vooral ter bescherming van de eigen auto-industrie, maar heeft ook wel degelijk belang voor het zware vrachtvervoer. Kortom, Vlaanderen heeft op korte termijn een degelijke strategie en stappenplan nodig.

Uit de sterkte-zwakteanalyse (zie slide 18) blijkt dat de Vlaamse regionale aanpak goed functioneert. Ook de projectcalls zijn goed opgezet. Hoewel er heel wat knelpunten op federaal niveau liggen, moet Vlaanderen zijn kansen grijpen. Dat er heel wat nieuwe innoverende bedrijven starten, valt alleen maar toe te juichen. Een zwakte is de beperkte menskracht van bijvoorbeeld het CPT-team, dat desondanks al ongelofelijk werk verricht. Een betere ondersteuning is meer dan welkom.

De voortzetting van het huidige CPT-plan en laadstrategie is volgens de spreker de juiste keuze, maar dan aangevuld met een bijsturing vanaf 2025 en, afhankelijk van de beslissingen van de Europese Unie, met bijkomende maatregelen. Daarnaast zijn er enkele taskforces nodig. Stakeholdersmanagement, vrachtvervoer en laadpalen in mede-eigendom zijn drie prioriteiten. Binnen het VIAVIA komen er proefprojecten, waarna een langetermijnstrategie en een roadmap kan worden

uitgewerkt. Hoewel de focus op elektrificatie zal liggen, is het nodig de ogen open te houden voor andere technologieën. Daarbij zijn synergieën zeker opportuun: locaties langs waterwegen waar ook vrachtvervoer kan laden, laadpalen voor De Lijn die ook gebruikt worden door elektrische vuilniswagens. De verantwoordelijken van de verschillende zogenaamde verticals voor het vrachtvervoer zullen actief zoeken naar dergelijke synergie zodat investeringen op de meest geschikte plek worden gefaciliteerd. De transitie-manager zal het uitgebreide rapport van de markt- en stakeholderanalyse delen met de parlementsleden.

3. Vragen en opmerkingen van de leden

3.1. Stijn Bex

Stijn Bex wijst op de beperkte personeelsbezetting voor de uitdaging van de toekomst, een verandering met een grote emotionele en financiële impact, maar grote economische kansen. Gezien de grote kansen maar ook bedreigingen, denkt hij dat Vlaanderen niet genoeg doet, ook niet om de bevolking te ondersteunen bij de transitie. Zal de minister zich beperken tot het plan voor laadinfrastructuur of nog deze regeerperiode meer doen? De minister zegt dan wel volop te gaan voor elektrificatie, maar combineert dat met technologieneutraliteit, zodat ook mogelijkheden als e-fuels opgehouden worden. Elektrificatie van het personenvervoer is echter de enige zinnige optie. Allicht verloopt vrachtvervoer ook best grotendeels elektrisch, een keuze die Vlaanderen, een dichtbevolkte transportregio, nu al moet overwegen. Hij begrijpt ook niet hoe technologieneutraliteit zich verhoudt tot de beslissing van het Vlaams Energie- en Klimaatplan om tegen 2029 alleen maar emissievrije nieuwe auto's toe te staan. Allicht zal die doelstelling niet door de Europese Unie worden goedgekeurd. Maar als Vlaanderen dan zelf nog andere technologieën toestaat, staat die doelstelling helemaal op losse schroeven.

Hij informeert naar de ambities voor laadinfrastructuur na 2025. De Vlaamse Bouwmeester denkt dat het concept 'paal volgt wagen' ervoor zal zorgen dat de openbare ruimte ingericht wordt op maat van geparkeerde auto's. In overleg met het Departement MOW heeft de bouwmeester alternatieven verwerkt in een nieuwe visienota. De ministers Lydia Peeters en Bart Somers zijn het daar principieel mee eens maar vinden de afstand van 250 meter cruciaal, dus ze zullen er geen rekening mee houden. Stijn Bex hoopt dat ze nog van mening veranderen. Heel wat gemeenten kiezen trouwens voor een andere aanpak: onder meer bundeling van laadinfrastructuur en geclusterd parkeren, waardoor de 250 meter niet per se gehaald wordt. Kunnen operatoren als TotalEnergies gemeenten verplichten? In Nederland maar ook in Oslo zijn er laadpleinen in plaats van laadinfrastructuur her en der te verspreiden.

De transitie-manager vraagt terecht meer transparantie over de laadprijzen, wat een federale bevoegdheid is. Ook de Vlaamse Regering kan evenwel een rol spelen. Is de minister van plan dat te doen? In Nederland is de fiscale sturing naar elektrificatie vier keer groter dan in Vlaanderen. Heeft de minister daarover met minister Matthias Diependaele van gedachten gewisseld? Zijn er deze regeerperiode nog extra fiscale maatregelen dienaangaande te verwachten?

De spreker ziet nog wel wat maatregelen die ertoe kunnen bijdragen dat de doelstellingen voor personenvervoer van het klimaatplan realistisch kunnen blijven genoemd worden. In Nederland is de doelstelling dat vanaf 2025 nieuwe snorfietsen en vanaf 2030 bromfietsen emissieloos zijn. Zal Vlaanderen doelen voor tweewielers instellen? In Brussel staat de regeling voor laadinfrastructuur in appartementsgebouwen al veel verder, terwijl de regels, bijvoorbeeld voor brandveiligheid, er dezelfde zijn als in Vlaanderen. Nu is het zo dat eigenaars van appartementen een race tegen elkaar lopen: wie te laat komt, kan zijn auto niet meer opladen. Collectieve laadinfrastructuur is dus veel beter. Hij vraagt de minister zo snel mogelijk het Brusselse beleid over te nemen.

3.2. Marino Keulen

Marino Keulen denkt dat de omslag gemaakt is. Deze evolutie vijf jaar geleden voorspellen, zou weggezet zijn als sciencefiction. De Poetins van deze wereld hebben zich in eigen voet geschoten. Met de onmenselijke oorlog, maar ook door het olie-wapen te gebruiken, hebben ze de technologische evolutie bevorderd. Lokale besturen proberen hun bedrijfsvloot wel te vergroenen, maar elektrische personenwagens zijn ongeveer tienduizend euro duurder, elektrische bestelwagens ongeveer dubbel zo duur als gewone. Ook voor kmo's, zelfstandigen en particulieren is de prijs het grootste obstakel. Te vaak, ook in de media, wordt die aarzeling afgedaan als een gebrek aan goede wil.

Vergelijkingen met Nederland vindt hij gevaarlijk. Algemeen is een Vlaming iets terughoudender tegenover nieuwe technologie. Dat is zijn karakter, zijn Latijnse mentaliteit. Ook aangaande de collectieve laadpalen is de vergelijking met Brussel en Nederland als die tussen appels en peren. Dat zijn immers doorgaans huurappartementen. Concentratie van eigendom maakt een en ander gemakkelijker. In Vlaanderen zijn de meeste mensen zelf eigenaar van hun appartement.

Dat velen een eigen woning bezitten, maakt dat veel mensen thuis kunnen laden, zeker voor de woon-werkverplaatsing, waarvan de gemiddelde afstand ongeveer 23 kilometer is. Dus inzake laadinfrastructuur zit Vlaanderen goed op schema. Uiteraard is meer altijd mogelijk. Op parkings voor ontmoetingscentra, sportinfrastructuur enzovoort wordt er laadinfrastructuur gepland. Ook bedrijven en grotere kmo's werken daaraan. Wie werknemers wil aantrekken, biedt hen elektrische wagens aan en heeft dus laadinfrastructuur aan het bedrijf nodig. Het is nu zaak ervoor te zorgen dat de installateurs en aanbieders zoals Fluvius kunnen volgen.

Grote automobiellanden als Duitsland en Italië laten de zaak van de elektrificatie slepen. Voor de autofabrikanten betekent dit een nieuw productiemodel. Zeker voor grote merken als Ferrari, Audi en Porsche speelt ook de impact op de prestaties van de wagens. Voorts moeten tankstations zich omvormen tot verkopers van elektriciteit. Volgens hem zijn de prijzen en de capaciteit van de batterijen momenteel de grootste obstakels, al de rest is bijkomstig.

3.3. Els Robeyns

Els Robeyns waarschuwt voor een herhaling van het verhaal van de zonnepanelen, waarbij het net de ontwikkelingen niet aankan. De capaciteit van dat netwerk houdt ook vandaag sommige investeringen tegen. De meeste particulieren zijn er dan wel van overtuigd dat de toekomst elektrisch is, maar zetten zelf de stap nog niet. De kostprijs, maar ook de onzekerheid en de onwetendheid spelen een rol. Betere informatie is dus zeker nodig. Almaar meer lokale besturen en particulieren vragen een laadpaal aan. Dat is zeker positief, maar er zijn grote provinciale verschillen. In Limburg zou dat zijn wegens de betere mogelijkheden voor private laadpalen.

Heel wat lokale besturen hebben praktische vragen en kampen met administratieve rompslomp. Een beter Vlaams kader kan soelaas bieden, zeker voor de kleinere besturen. Wat kan Vlaanderen doen aan de knelpunten die het Departement MOW en de transitie-manager opsomden? Het rapport geeft acht beleidsaanbevelingen en de vraag om enkele taskforces op te richten. Wat zal de minister daarmee doen?

3.4. Bert Maertens

Bert Maertens ziet naast de laadinfrastructuur nog heel wat werk om de toekomst goed voor te bereiden, vooral voor particulieren. De vergroening van bedrijfswagens komt wel in orde. Hij waarschuwt voor een sociale kloof tussen wie recht heeft op een bedrijfswagen en wie niet. Zullen de prijzen snel zakken? Voor heel wat

gezinnen zal het wachten zijn op elektrische tweedehandsauto's. Hoe zijn de vooruitzichten op dat vlak? Heeft de Vlaamse overheid daar al gesprekken over met de leasingsector? Nu zou 90% van de leasingwagens na gebruik naar het buitenland gaan. Vlaanderen moet nadenken over hoe men de elektrische versies voor de interne markt kan houden.

Naast de prijs is de onwetendheid een hinderende factor. De overheid moet zich in dezen toeleggen op wat ooit haar corebusiness was, namelijk de mensen voorlichten, over technische specificaties, de mogelijkheden van tweedehandswagens, marktvoorspellingen, laadpaalkwesties. Op het vlak van laadpalen in mede-eigendom staat Nederland verder. Een hinderpaal is de onduidelijkheid over brandveiligheidsregels van laadpalen in ondergrondse parkings. Hij vraagt daar klaarheid over te brengen. Hij informeert of er voor vrachtvervoer niet beter gemikt wordt op waterstof dan op elektriciteit. Wanneer zal er een plan zijn voor laadinfrastructuur voor vrachtwagens? Ook die zal ruimte innemen, een schaars goed in Vlaanderen. Elektrisch laden van vrachtwagens zal een veel grotere stroomcapaciteit vergen. Kan het net daaraan op korte termijn aangepast worden?

Plant de regering initiatieven voor vlottere vergunningen voor laadinfrastructuur? Ook het privatiseren van het openbaar domein is een zorg. Laadpalen voor rijwoningen zorgen nu al voor burenruzies. Zo worden lokale overheden geduwd naar meer geclusterd parkeren met laadinfrastructuur. Dat gaat in tegen andere doelen zoals het vrijwaren van open ruimte en ontharding. Ook voor particulieren met eigen laadinfrastructuur is dat een tweestrijd: de voortuin ontharden of parkeermogelijkheden en daaraan gekoppeld laadmogelijkheden voor meerdere gezinsauto's.

Heeft het CPT-team volgens de minister te weinig menskracht? Zo ja, hoe kan dat opgelost worden? Is er al overleg tussen de gewesten en de federale overheid over brandveiligheidskwesties, transparantie inzake tarieven, wegcodekwesties, homologatie enzovoort? Zijn er al ingrepen overeengekomen of een tijdsplan?

3.5. Sofie Mertens

Sofie Mertens acht de elektrificatie niet te stoppen en merkt dat het geloof in de elektrificatie van zwaar vervoer in opmars is. Voor langere afstanden is dat niet kostenefficiënt en lijkt waterstof het enige alternatief, zeker omdat biofuels uitgesloten zijn. Elektrificatie mag niet ten koste gaan van wie in afgelegen gebieden met minder openbaarvervoermogelijkheden woont. Hoewel de TCO min of meer gelijk is, is de aankoopprijs van een elektrische wagen aanzienlijk hoger. Ook zij informeert hoe ervoor kan worden gezorgd dat de elektrische tweedehandswagens inlands verkocht worden. Zal er naar Nederlands voorbeeld een rapport over opgesteld worden?

Zonder voldoende laadinfrastructuur komen er geen elektrische auto's bij, iets wat haar fractie van nabij zal monitoren. De Europese Unie zal normen bepalen voor laadpalen. Hoe zal Vlaanderen zorgen voor een goede spreiding over zijn grondgebied? Lokale besturen hebben het niet gemakkelijk om bij de inrichting van publieke parkings rekening te houden met laadpalen. Hoe zal Vlaanderen ervoor zorgen dat dat op de juiste manier gebeurt? Hoe ziet de transitie manager laadkabels over voetpaden? Zal het 'paal volgt wagen'-principe alles oplossen? Zal 250 meter voor sommigen niet te veel zijn, bijvoorbeeld voor mensen met kleine kinderen?

Van Hool is pionier in de ontwikkeling van waterstofbussen. Is dat een te bevorderen evolutie volgens de transitie manager? Hoe snel evolueert de technologie van de laadpalen? Wat met de huidige laadpalen als er binnenkort betere voorhanden zijn? Hoeveel aanvragen voor laadpunten voor vrachtvervoer zijn er al? Hoeveel laadpunten zullen er via de call geïnstalleerd worden? Maken de laadpunten voor zwaar vervoer deel uit van het doel van 35.000 laadpunten tegen 2025? Of komen daar

specifieke doelstellingen voor? Europa wil om de 60 kilometer elektrische laadpunten voor vrachtwagens, voor waterstofstations om de 100 kilometer. Hoewel dat nu on hold staat, bereidt Vlaanderen zich daar toch best op voor. Hoe doet het dat? Hoe staat het met de elektrificatie van vervoer over water, die ook in het CPT-plan staat?

3.6. Martine Fournier

Martine Fournier informeert hoe er met veiligheidsaspecten zoals laadpalen in ondergrondse parkings, zelfontbranding van lithiumbatterijen, het moeilijker blussen van elektrische voertuigen enzovoort wordt omgegaan. Zijn er daarover al contacten met veiligheidsdiensten en brandweer?

3.7. Wim Verheyden

Wim Verheyden wil de elektrificatie zeker niet stoppen. Het valt hem op dat vooral de transitie-manager er een lofzang over houdt, terwijl de minister zich onlangs nog uitsprak voor technologieneutraliteit. Die is nodig om de eigen transportsector niet kapot te maken, zoals Febetra en Mobia benadrukken. Vooreerst zijn elektrische vrachtwagens tot drie à vier keer duurder dan dieselvesies. De transportsector is dan ook voorstander van e-fuels. Geen enkele technologie volstaat om alle klimaatdoelstellingen te halen. Gezien de talrijke knelpunten betwijfelt hij of een volledige omschakeling op elektriciteit zelfs tegen 2035 mogelijk is. Duitsland zet in op elektrificatie maar ziet in dat dat niet zal volstaan. De Duitse overheid heeft een proefproject lopende om aan te tonen dat e-fuels wel degelijk een bijdrage leveren aan het terugdringen van CO₂. Ook in de Vlaamse Energie- en Klimaatplancommissie is duidelijk gezegd dat CO₂ na twaalf jaar afbreekt. Nu overschakelen op e-fuels levert een wezenlijke bijdrage om de CO₂ tegen 2050 te reduceren. Vlaanderen moet dus inzetten op elektriciteit, waterstof maar ook e-fuels.

Nu zijn het vooral kapitaalkrachtigen die een elektrische wagen kopen, ondanks de goedkope Chinese alternatieven waar de minister onlangs op wees. Die zijn trouwens een kaakslag voor de eigen economie die moet elektrificeren terwijl er Chinese wagens worden ingevoerd. Een ander argument voor technologieneutraliteit is het verschil tussen de particuliere en professionele markt. Amper 10% van de particulieren kiest voor een elektrische wagen, met het prijsverschil als motief. Een andere reden zouden de hoge energieprijzen zijn, zo wijst een enquête van Europ Assistance België uit. Slechts 36% van de geënquêteerden vindt de overgang naar 100% elektrische mobiliteit tegen 2035 realistisch. De spreker is het daarmee eens. Amper vier op tien Belgen overweegt de aankoop van een elektrische wagen als volgend voertuig. Zij wachten op lagere prijzen en betere laadinfrastructuur. Zes op tien is van mening dat de overheid onvoldoende doet om de overgang te financieren. 37% vraagt steun bij de aankoop, 17% vraagt een belastingvermindering. En wie zal dat betalen? Amper vier op tien is enthousiast over politieke beslissingen inzake duurzame mobiliteit. Dat de elektrische fiets in opmars is, is een goede zaak, maar zorgt voor meer verkeersdoden, iets wat blijkbaar minder belangrijk is voor voorstanders van groene energie.

Laadinfrastructuur voor transportbedrijven is heel duur. Het grootste deel van die bedrijven zijn kmo's die geen geld hebben voor elektrische laadpalen, laat staan voor de 8 miljoen euro dat een waterstofstation kost. Dat is de reden waarom zij e-fuels vragen. De TCO-kloof tussen elektrische en dieselveertuigen is groot. Ze wordt wel gereduceerd door de federale investeringsaftrek, die tot 2023 35% bedraagt, maar wordt afgebouwd. Hij pleit ervoor die investeringsaftrek te verhogen en te verlengen. Als Vlaanderen wil verhinderen dat de transportsector verhuist, is er meer steun nodig. Buurlanden als Nederland en Duitsland subsidiëren tot 80% van de aankoop prijs van elektrische voertuigen. De CEO van Stellantis zegt zelfs dat hij geen betaalbare elektrische voertuigen kan produceren. Daarenboven

vergroten elektrische wagens de economische afhankelijkheid: veel van de grondstoffen komen uit China.

De uitdagingen om de elektrische infrastructuur aan te passen, zijn gigantisch. Om te voldoen aan de vraag, dus ervoor te zorgen dat niemand zonder elektriciteit valt, moeten er honderden miljarden euro's geïnvesteerd worden in het elektriciteitsnetwerk. De federale overheid wil twee kerncentrales openhouden om het elektriciteitstekort dat al in 2027 verwacht wordt te counteren. Is het dan verantwoord om enkel te gaan voor elektrificatie? Nu al moet de particulier door het capaciteitstarief inleveren om de massale elektrificatie van voertuigen te bolwerken. Vlaanderen buigt af naar een ontwikkelingsland terwijl het grootste deel van de wereld ook na 2030 rustig voortdoet met de verbrandingsmotor. Vandaag zijn er 1,6 miljard verbrandingsmotoren. Volgens de schattingen zullen dat er tegen 2035 1,3 miljard zijn met amper 300 miljoen elektrische wagens. Voor CO₂-reductie zijn alternatieve brandstoffen, e-fuels en later waterstof, dus noodzakelijk.

3.8. Bart Claes

Bart Claes acht een mix van wagens op elektriciteit, fossiele brandstoffen en waterstof, zeker in deze instabiele tijden, nodig. Het klopt dat er meer elektrische wagens verkocht zijn, weliswaar vooral bedrijfswagens. Bedrijven kunnen niet anders dan dergelijke wagens aanbieden voor wie het geluk heeft ervan te kunnen gebruikmaken. Particulieren kopen amper elektrische wagens omdat ze te duur zijn. Bovendien moeten ze ook vaker opgeladen worden en hebben minder mogelijkheden dan een gewone auto die een grotere actieradius heeft en sneller volgetankt is. De leden van de meerderheidspartijen stellen dan wel heel wat vragen bij de prijzen, ook op de tweedehandsmarkt, maar zijn het wel eens met het verbod op de verkoop van nieuwe wagens met verbrandingsmotoren in 2029.

Iedereen schermt met economische kansen, maar de snelle elektrificatie houdt ook heel wat economische en strategische gevaren in. Er wordt ook smalend gedaan over Italië en Duitsland die hun bedrijven willen afschermen. De Europese producenten produceren nu maar net aan break-even. De vroege producenten als Tesla maken ongeveer 8000 dollar per wagen winst. Door hun technologische voorsprong kunnen ze de prijzen drukken, wat de Europese bedrijven nog meer onder druk zet. Ook China heeft een voorsprong. De subsidies voor elektrische bedrijfsauto's of voor belastingvermindering voor elektrische auto's verdwijnen in de zakken van Elon Musk of de Chinese communisten.

De fiscale aftrek is voor bedrijven 100% of zelfs 125%, voor particulieren 45%. De fiscale aftrek voor een laadpunt thuis daalt jaar na jaar. Is dat volgens de minister de juiste manier om de deadline van 2029 te halen? Zal ze daar nog wijzigingen in aanbrengen?

4. Antwoorden van minister Lydia Peeters

Minister *Lydia Peeters* vindt dat het Waalse Gewest en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest een voorbeeld kunnen nemen aan het Vlaamse Gewest inzake elektrificatie en laadinfrastructuur, met een stijging van vierduizend naar twintigduizend laadpalen op twee jaar tijd. Het CPT-team doet met zijn huidige bezetting geweldig werk, bijkomend is de transitie-manager aangesteld. Ook anderen dragen hun steentje bij: het AWV met de verleding van de openbare verlichting, De Lijn met de vergroening van de busvloot, De Vlaamse Waterweg met walstroom voor de binnenvaart. Het team Departement MOW is klein begonnen, maar, gelet op de grote uitdagingen, moet nauwlettend in de gaten worden gehouden of de personeelsbezetting volstaat.

De Vlaamse Regering wil af van fossiele brandstoffen en verbrandingsmotoren en gaat voor zero-emissie, zeker voor personenwagens. Zero-emissie betekent voor de minister elektriciteit of waterstof. In een aantal sectoren zitten die technologieën nog in een vroeg stadium. Toch zijn er pioniers in de logistieke sector die kiezen voor elektriciteit en waterstof, andere kiezen voor e-fuels, die nog altijd lagere emissies hebben dan fossiele brandstoffen. Dat is allicht ook de beste oplossing voor oldtimers. De technologie evolueert snel, elke autoconstructeur bouwt elektrische personenwagens. Ook de vrachtwagensector transformeert snel. De minister gelooft in de technologische vooruitgang, ook voor het zware transport over lange afstand.

Voor elektrische personenwagens is de BIV nu al nul euro. Voor fiscale sturing van het vrachtvervoer loopt er een studie. Het CPT-plan is er pas sinds 2021, de projecten lopen, bijsturingen zullen zo nodig gebeuren. De transitie-manager is aangeduid om beleidsaanbevelingen te geven, dus uiteraard zal de minister daar uit putten.

Als het aanbod elektrische auto's groter wordt, als de batterijtechnologie snel blijft evolueren, heeft de minister er alle vertrouwen in dat de prijs zal dalen en het verschil met andere auto's kleiner wordt. Kort na het autosalon heeft de minister inderdaad gezegd dat er heel wat goedkopere kleine elektrische auto's op de markt zijn, waaronder Chinese maar ook Europese modellen. Een Frans automerk biedt een elektrische wagen aan voor 24.000 euro; met een fossiele verbrandingsmotor, met automatische versnellingsbak, zou dat 17.000 euro zijn. Goed informeren over de TCO, dus verzekeringen, belastingen en brandstof inbegrepen, is nodig zodat consumenten de auto kopen die het best past bij hun verplaatsingsgedrag. De minister zal nagaan of ze maatregelen kan nemen om elektrische salariswagens zoveel mogelijk op de inlandse tweedehandsmarkt te houden.

Vlaanderen is ambitieus, net als sommige andere Europese landen. Uitfasering vanaf 2029 betekent evenwel niet dat er geen enkele auto meer mag rijden op fossiele brandstoffen, zoals Bart Claes telkens opnieuw blijft beweren. Het betekent wel dat de nieuwe auto's zero-emissie zullen zijn. Noch de Europese Commissie, noch het Europees Parlement staat op de rem. Ze opteren inderdaad voor 2035 als streefdatum, maar onderzoeken wat extra mogelijk is voor landen die ambitieuzer zijn. Alles staat nu even on hold, maar de minister hoopt dat de geesten zullen rijpen. Het is trouwens niet omdat Vlaanderen kiest voor klimaatrobustheid dat het verwordt tot een ontwikkelingsland.

Voor zwaar vervoer komt er een topteam en een taskforce. Voorts zal er overlegd worden met pioniers als Volvo Autotrucks en batterijtechnologiebedrijven om de mogelijkheden in kaart te brengen. Zero-emissie is ook het doel voor zwaar vervoer. Vlaanderen heeft daarvoor premies ingesteld. De aankoop van een elektrische vrachtwagen kan tot 40% gesubsidieerd worden, van elektrische bussen tot om en bij 30%. Voor laadinfrastructuur voor bussen en vrachtwagens, die sowieso zwaardere elektriciteitscabines vergt, loopt er een call tot 31 maart 2023.

Voorts wordt er met Fluvius overlegd over het elektriciteitsnetwerk. Alhoewel slim opladen nodig zal zijn, zal ook hiervoor de technologische vooruitgang te hulp schieten. De minister geeft het voorbeeld van bidirectioneel laden waarbij de wagen in daluren opgeladen wordt, maar in piekuren als batterij dient voor huishoudelijk elektriciteitsverbruik. Aan het vergunningenbeleid, laadpalen in mede-eigendom, brandveiligheidsaspecten, verzwaring van het netwerk wordt gewerkt.

Wat het privatiseren van het openbaar domein betreft, benadrukt de minister dat het niet de bedoeling is extra te verharderen of bomen te kappen, voor laadpalen. Het 'paal volgt wagen'-principe zorgt ook voor laadpaaleilanden, vaak op bestaande parkings. De lokale besturen hebben altijd inspraak in de plaats van laadpalen, zowel bij 'paal volgt wagen' als bij 'paal volgt paal'. Ook langs snelwegen of gewestwegen

komen de laadpalen op bestaande parkings. Ook hier is de technologie in volle evolutie, zoals mobiele laadwagentjes in steden.

5. Antwoorden van Jeroen Cockx en Stéphane Jacobs

Jeroen Cockx wijst erop dat laadpalen niet vergunningsplichtig zijn. Hij heeft met de bouwmeester over zijn advies overlegd en ook die begrijpt nu dat het niet zo eenvoudig is om laadpalen te bundelen, alleen al door de netcapaciteit. De huidige spreidingsregels zijn goed. 250 meter is ongeveer hoever mensen zich willen verplaatsen, en er wordt rekening gehouden met wat gemeenten zelf wensen. Gemeenten bezorgen aan het Departement MOW potentieelplannen met een visie op de uitrol over de volgende vijf jaar. Die plannen worden gebruikt om aanvragen van particulieren te beoordelen. Deze werkwijze is de beste voor de drie strategieën. Op een bepaald moment zullen er zoveel palen staan, dat er bijgeplaatst worden waar de vraag groot is. Zo ontstaan dan sowieso laadhubs, maar daarvoor is het nu nog iets te vroeg. Nu is het zaak te zorgen voor voldoende spreiding, ook in de landelijke gemeenten. De 140 indienende lokale besturen zijn heel divers: van heel klein tot groot, tot centrumsteden. Of er aanvragen zijn, hangt af van het enthousiasme en de daadkracht van de gemeente. De spreker neemt aan dat de anderen wel zullen aansluiten. In het CPT-actieplan staan ook doelstellingen voor tweewielers en voor bussen, met een timing erbij. De call voor vrachtvervoer is net gelanceerd en pas op 31 maart 2023 zal duidelijk zijn hoeveel projecten er zijn en kan de kwaliteit beoordeeld worden.

Stéphane Jacobs is voor technologieneutraliteit. Maar de productie van e-fuels kost 3 tot 4 euro en de beschikbaarheid is een ander element om rekening mee te houden. Ze stoten dan wel geen CO₂ uit, maar er is nog altijd een verbrandingsmotor voor nodig en er is de uitstoot van methaan of distikstofoxide. Voor personenauto's zijn ze dus geen oplossing, voor vrachtwagens moet de evolutie gemonitord worden. Waterstof heeft zeker een plaats, maar volgens recent onderzoek zou de doorbraak ervan pas na 2040 zijn. Andere onderzoeken hebben het over 2030-2035. Her en der is er al basisinfrastructuur, zoals bij Dats van Colruyt en er worden vergunningen toegekend, bijvoorbeeld aan het Antwerpse Bevrijdingsdok en de Nikesite in Ham (TotalEnergies). De bevoorrading in de Antwerpse haven kan via een pijpleiding, maar in Ham zijn er vrachtwagens voor nodig, terwijl er daar maximaal twaalf voertuigen kunnen tanken. De Lijn heeft de waterstoflocatie verplaatst, wat toch ook tot heel wat problemen geleid heeft.

Over de brandveiligheid in mede-eigendom zijn er interpretatieverschillen, ook over de controles. Voor een installatie onder een algemene teller is bijvoorbeeld een noodstop verplicht, onder een individuele teller niet. Parkeerbedrijven, die laadpalen willen plaatsen, werken met de lokale brandweer evacuatieplannen uit, installeren branddekens en mobiele sprinklers. De transitie-manager suggereert om wettelijke regels op te stellen. Hij zal daar het voorbereidende werk voor doen.

Ook leasingmaatschappijen werken aan oplossingen voor betaalbaarheid en het inlands houden van tweedehandsvoertuigen. Formules als private lease zijn, ook in de tweedehandsmarkt te weinig ingeburgerd. In het buitenland wordt daar meer van gebruikgemaakt. Sociale leasingformules van elektrische voertuigen met een laadkaart inbegrepen, zoals die in het buitenland bestaan vanaf 199 euro per maand, maar ook slooppremies en vergoedingen voor laden op het privaat domein, zijn het bekijken waard. Een ander voorstel van leasingmaatschappijen is de voertuigen na drie jaar in plaats van na vier jaar op de tweedehandsmarkt brengen.

Hasselt heeft een pilotproject voor laadkabels boven of onder de stoep. De transitie-manager denkt evenwel dat er creatievere oplossingen nodig zijn, met laadpalen op parkeerplaatsen of mobiele laadinfrastructuur. VIAVIA maar ook de taskforce Vrachtvervoer zal nagaan of laadpalen voor walstroom ook kunnen worden gebruikt voor

vrachtvervoer. Er zijn al elektrische binnenvaartschepen. In Nederland zijn er al locaties waar er een soort van batterijruil ('battery swap') mogelijk is.

6. Replieken

Wim Verheyden denkt niet dat de meeste Vlamingen zo maar 25.000 euro kunnen besteden aan een elektrisch voertuig. Daarbij komt nog dat de technische mogelijkheden niet voor iedereen volstaan. Hij acht nog een grote inhaalbeweging nodig, qua technische mogelijkheden maar ook qua aantal modellen. De productie van e-fuels kan inderdaad moeilijk opgeschaald worden zo lang de politiek ze stiefmoederlijk blijft behandelen. Uit de 'well-to-wheels'-calculatie blijkt dat bij e-fuels de CO₂-emissie meer dan 94% lager is dan voor verbrandingsmotoren op klassieke brandstof. Daarenboven woedt de discussie of er niet meer CO₂ uitgestoten wordt bij de productie van elektrische voertuigen dan bij de productie van klassieke auto's. Als auto's met verbrandingsmotoren e-fuels gebruiken is de 'well-to-wheels' competitief met die van elektrische auto's. De minister heeft het over e-fuels voor oldtimers, maar ook het huidige wagenpark met verbrandingsmotoren kan zonder aanpassingen overschakelen op e-fuels, dus zonder mensen op kosten te jagen. Vlaanderen moet ambitieus zijn, maar moet daarvoor alle mogelijke technologieën inzetten. Kortom, e-fuels zijn nodig om het klimaat te redden.

Fluvius en Elia ramen de aanpassing van het netwerk aan de elektrificatie op 2000 miljard euro tegen 2050. En dat is dan nog een voorzichtige raming. Wie dat zal betalen, zeggen ze niet. Ongetwijfeld zal het de consument zijn die zijn elektrisch vuurtje en zijn kookfornuis moet afzetten of 's avonds om elf uur moet koken. Dat is wel degelijk een achteruitgang.

Er is inderdaad elektrische binnenscheepvaart, maar de transitie gaat bijzonder traag omdat de levensduur van een binnenschip veertig tot vijftig jaar is. Hoe zal die transitie versneld worden? Een binnenschip stoot nog altijd meer uit dan een vrachtwagen. Walstroom zal niet volstaan, hoewel Vlaanderen daar grote inspanningen voor doet met ongeveer 700 walstroompunten. Voor zeeschepen is er nog wel heel wat werk aan de winkel.

Bert Maertens vraagt alsnog antwoord op zijn vraag over het overleg met de federale overheid. De minister wijst op de inspanningen van de verschillende administraties. Vraagt het CPT-beleidsteam dat de kennis en initiatieven gecentraliseerd worden? Of vindt het dat er echt wel extra mensen nodig zijn?

De opmerking van *Stijn Bex* dat het Vlaamse beleid beperkt is tot laadpunten laat de minister links liggen. De kwaliteiten van een beleid afmeten aan andere gewesten die het minder goed doen, is geen sterk argument. De verklaring voor het grotere aantal laadpalen volgens het principe 'paal volgt wagen' is omdat er meer bedrijfswagens zijn in Vlaanderen dan in Brussel of Wallonië. Brussel is trouwens bezig aan een stevige inhaalbeweging. Zichzelf op de borst kloppen, getuigt van een gebrek aan ambitie. Bepaalde argumenten van de minister, zoals de ledverlichting op de autosnelwegen, hebben niets te maken met de elektrificatie van de transportsector.

Volgens de minister heeft het team voldoende personeel, terwijl de administratie zelf voor de parlementaire commissie pleit voor meer. Hij hoopt dat ze dat samen nog eens bekijken. Zowel de minister als de transitie-manager zijn voor technologie-neutraliteit, maar zeggen tegelijk dat er voor personenauto's geen goede alternatieven zijn, dus zijn ze dan voor elektrificatie, niet voor energieneutraliteit?

Hij is het er deels mee eens dat er voor zwaar transport verschillende technologische opties moeten worden opengehouden, alhoewel gezien de innovatiegolf de kans reëel is dat ook elektrificatie daar zal primeren. Het is immers helemaal niet

zeker dat er voldoende biofuel zal kunnen worden geproduceerd. Voor waterstof is het daarenboven energetisch complete nonsens om dat proces te doorlopen en dan in een auto te stoppen. Daarenboven wordt waterstof allicht beter in andere sectoren dan de transportsector aangewend. Sommige energiedeskundigen zeggen dat het een enorme energiewinst zou betekenen om alle olie die als brandstof voor auto's dient, te verbranden in moderne elektriciteitscentrales om auto's elektrisch te laten rijden. Als dat zo is, geldt dat ook voor biofuel. De PVDA en het Vlaams Belang geven de bevolking het gemakkelijksantwoord, namelijk pleiten voor het behoud van de gewone auto. Door in te zetten op elektrificatie zal de markt echter op een tippingpoint komen waar fabrikanten die verbrandingsmotoren maken failliet gaan. Chinese constructeurs met goedkope elektrische modellen zullen dan de Europese volledig uit de markt prijzen.

Alle elementen wijzen erop dat op korte termijn, tien tot vijftien jaar, alle personenwagens op elektriciteit zullen rijden. Het is zaak de burger de zekerheid te geven dat de overheid aan zijn zijde zal staan om de transitie door te komen. Dat kan ze door de TCO meer te benadrukken. Een bestelwagen kost inderdaad iets minder dan het dubbele, maar het is zaak de zelfstandige duidelijk te maken dat het verschil tijdens de levensduur deels wordt goedgemaakt en dat het een goede investering kan zijn. Op een bepaald moment zal het nodig zijn om mensen met een lager inkomen te helpen om het prijsverschil te overbruggen, bijvoorbeeld met een goedkope of renteloze lening, gecompenseerd door lagere uitgaven voor belastingen, onderhoud en verbruik. Sociale leasing vindt hij een interessant idee. Mensen schrik aanjagen, zal de transitie tegenhouden.

In Brussel zijn er misschien wel iets meer huurders dan in Vlaanderen, maar in die appartementsgebouwen waar een laadpaal aangevraagd wordt, zijn er doorgaans geen huurappartementen. Dat is echter niet de centrale kwestie. De vertegenwoordiger van de Belgische syndici gaf enkele suggesties die het een gemeenschap van eigenaars zouden vergemakkelijken om een laadpaal te plaatsen, iets wat trouwens de waarde van de appartementen ten goede komt, waaronder standaardlastenboeken en -bestekken en uniforme interpretatie van de brandveiligheidsregels in heel België. Dat vergt beleid, iets wat de transitie manager kan uitwerken. Als hij daar meer mensen voor nodig heeft, is het aan de minister om daarvoor te zorgen.

Hij kent een gemeente die een laadpaal wil plaatsen aan een tramhalte op 300 meter van de deur van de aanvrager, maar van de installateur het tegenvoorstel krijgt om dat voor een basisschool te doen, weliswaar binnen de radius van 250 meter. Dat lijkt hem het schoolvoorbeeld van hoe het niet moet. Hoe kan ervoor gezorgd worden dat laadpalen op een maatschappelijk gewenste plaats komen?

Sofie Mertens heeft weet van een Duits proefproject van vrachtwagens met pantografen. Is dergelijk proefproject ook haalbaar in Vlaanderen? *Stijn Bex* weet dat Siemens al dergelijk systeem heeft voorgesteld. Hij hoopt dat de Vlaamse transportsector daarop inspeelt. Er zijn al enkele delen van snelwegen gedetecteerd waar dat mogelijk is: tussen de grens met Nederland en Antwerpen en op het deel van de ring van Brussel dat heraangelegd wordt. Het zou jammer zijn als de heraanleg niet aangegrepen wordt om ook die bovenleidingen te plaatsen. *Wim Verheyden* vraagt of de GAS-boetes voor laadkabels over de straat niet in tegenspraak zijn met het beleid van de minister. Wat is de oplossing voor die mensen die al een laadpaal hebben?

7. Bijkomende antwoorden

Minister *Lydia Peeters* herhaalt dat De Vlaamse Waterweg heel wat doet voor de binnenvaart. Vlaanderen is samen met Nederland koploper in autonoom varen, wat nodig is om elektrisch te varen. Waar nu de stuurcabine zit, komt dan immers plaats voor batterijen. Voorts is de voorbereiding van de Green Deal Binnenvaart

afgerond. Daarover zal er weldra meer nieuws zijn. Voor zeevaart is het verhaal complexer. Een terminal uitrusten met walstroom is heel duur. Daarbij komt nog dat zeeschepen van overal komen, wat elektrificatie minder evident maakt.

De transitie-manager is aangeduid om alles te monitoren en aanbevelingen te formuleren, ook over de personeelsbezetting. In januari 2021 heeft het Departement MOW de bevoegdheid over CPT alsook twee personeelsleden overgenomen van het Departement Omgeving. Uiteraard zal er meer op ingezet moeten worden. Op de vraag of ze het personeel zal centraliseren bij het Departement MOW antwoordt ze dat het bij de andere overheidsdiensten ook waardevolle taken verricht. De verleiding maakt inderdaad geen deel uit van het CPT maar is wel een klimaatmaatregel.

Tien jaar geleden heeft De Lijn gekozen voor waterstofbussen, waarvan er enkele geleverd zijn. Enkele jaren later besliste de vervoermaatschappij om geen bijkomende waterstofbussen aan te kopen. Ook van elektrische bussen met pantograaf is men afgestapt. Weldra zullen er naast de hybride bussen zestig elektrische bussen van de nieuwe generatie rondrijden. Dat is een reden waarom de minister blijft vasthouden aan technologie-neutraliteit: wat vandaag het meest interessante lijkt, is morgen misschien achterhaald.

Voor personenauto's betekent zero-emissie momenteel elektrisch rijden. Daarom wordt er ingezet op laadinfrastructuur. Toen de minister CPT en de laadpalenvisie presenteerde, vonden heel wat parlementsleden 35.000 laadpalen niet haalbaar. Toen elektrische salariswagens aangemoedigd werden, vonden ze het ineens niet genoeg. Ze is trouwens niet te beroerd om CPT bij te sturen, wat ook zal gebeuren aan de hand van de aanbevelingen van de transitie-manager en het Departement MOW. Technologie-neutraliteit blijft het uitgangspunt. E-fuels zijn duur, dus ze zullen waarschijnlijk enkel gebruikt worden als er geen enkel alternatief is, bijvoorbeeld voor oldtimers.

Kabels op stoepen zijn niet veilig. Daarvoor GAS-boetes geven, behoort tot de autonomie van de lokale besturen. Ook op dat vlak zal de technologische vooruitgang oplossingen geven: laadarmen, mobiele laadpalen enzovoort.

Een auto aankopen is altijd duur. Goedkoper zijn andere duurzame alternatieven zoals een fiets en elektrische deelmobiliteit. Eén deelwagen vervangt acht tot tien particuliere auto's. Tot slot meldt de minister dat de Vlaamse administratie met de vertegenwoordigers van de Duitse proefprojecten voor pantografen gepraat heeft.

Stéphane Jacobs beaamt dat er zowel in Duitsland als Zweden enkele proeftrajecten zijn met Electric Road Systems. Als transitie-manager zal hij de haalbaarheid ervan op bepaalde trajecten in Vlaanderen nagaan, bijvoorbeeld vanuit de havens. Het traject moet voldoende lange rechte stukken tellen en ook het gewicht van de batterijen speelt een rol. De onderzoekers van de TU Delft willen dat samen met Vlaamse onderzoekers verder bekijken. Ook het VIL zet er met het Logibatproject op in.

Jeroen Cockx zegt dat er op de website van het Departement MOW een tool staat om de TCO van personenwagens te vergelijken. Die is net geactualiseerd en aangevuld met bestelwagens. Voor particulieren is de TCO van elektrische auto's versus verbrandingsauto's nog altijd minder goed. Voor bedrijfswagens is dat dankzij de fiscale steun ongeveer gelijk.

Normaal bekijkt het Departement MOW samen met de lokale overheid en TotalEnergies de locatie van laadpalen. Volgens de regels heeft de aanvrager recht op een laadpaal binnen de 250 meter. Als lokale besturen daarvan afwijken, zijn er rechtszaken te vrezen. Enkel als het echt niet mogelijk is om praktische redenen, kan die afstand wat langer zijn. Hij kent de case die werd aangehaald door Stijn Bex. Het is de bedoeling ook daar in overleg een oplossing te vinden, met respect voor de regels.

Bart CLAES,
voorzitter

Sofie MERTENS,
verslaggever

Gebruikte afkortingen

AREI	Algemeen Reglement op de Elektrische Installaties
AWV	Agentschap Wegen en Verkeer
BIV	belasting op de inverkeerstelling
cng	compressed natural gas
CPE	charge point equivalent
CPO	charge point operator
CPT	Clean Power for Transport
Febetra	Koninklijke Federatie van Belgische Transporteurs en Logistieke Dienstverleners
GAS	gemeentelijke administratieve sanctie
kWh	kilowattuur
MOW	Mobiliteit en Openbare Werken
OEM	original equipment manufacturer
TCO	total cost of ownership
TEN	Trans-Europees Netwerk
TEN-T	Trans-Europees Netwerk voor Transport
TU Delft	Technische Universiteit Delft
VIAVIA	Vrachtvervoer Intelligent Aanpassen en Vergroenen via een Integrale Aanpak
VIL	Vlaams Instituut voor de Logistiek