

Viceminister-president van de Vlaamse Regering,  
Vlaams minister van Begroting, Financiën en Energie

## CONCEPTNOTA AAN DE VLAAMSE REGERING

### Betreft: Conceptnota 'Clean power for transport'

#### 1. INHOUDELIJK

##### 1. Inleiding

Deze conceptnota kadert in de recente Europese richtlijn 'Clean power for transport'. Deze richtlijn van eind 2014 legt de lidstaten op om nationale beleidskaders te maken voor de marktontwikkeling van milieuvriendelijke energie/brandstoffen voor voertuigen en de bijhorende infrastructuur. Er is twee jaar voorzien om deze in te dienen; tegen 18 november 2016 dus. De Europese Commissie zal de inhoud en het ambitieniveau beoordelen en erover rapporteren. In overleg met de andere gewesten en de federale overheid is binnen de ENOVER-transport werkgroep overeengekomen om de eigen onderdelen eerst afzonderlijk uit te werken (maar wel te voorzien in de mogelijkheid tot coördinatie) en ze nadien samen te voegen.

De beleidskaders moeten o.m. het volgende bevatten:

- een beoordeling van de huidige stand van zaken en de toekomstige ontwikkeling van de markt voor milieuvriendelijke energie/brandstoffen voor de vervoerssector;
- nationale streefcijfers en doelen voor de uitrol van infrastructuur voor milieuvriendelijke energie/brandstof (in functie van het beoogde voertuigenpark);
- maatregelen die ervoor moeten zorgen dat de nationale streefcijfers en doelen in de nationale beleidskader worden verwezenlijkt;
- aanwijzing van gebieden en netwerken die, afhankelijk van wat de markt nodig heeft, worden uitgerust met publieke oplaadpunten voor elektrische voertuigen;
- aanwijzing van gebieden die, afhankelijk van wat de markt nodig heeft, worden uitgerust met tankpunten voor CNG.

Bijkomend wordt bv. ook opgelegd om tegen eind 2020 al te voorzien in een passend aantal publiek toegankelijke laadpunten (voertuigen op elektriciteit) en tankpunten (voertuigen op CNG) in stedelijke/randstedelijke en andere dicht bevolkte gebieden. Voor andere voorzieningen is meer tijd (2025-2030).

---

<sup>1</sup> Richtlijn 2014/94/EU van het Europees Parlement en de Raad van 22 oktober 2014 betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen.

Deze ambitie past ook in het streven van de Europese Unie om de sector van het wegtransport koolstofarm te maken. In de mededeling over de Energie-Unie<sup>2</sup> stelt de Europese Commissie: “Het vervoer is verantwoordelijk voor meer dan 30% van het eindenergieverbruik in Europa. De verwezenlijking van het energie-efficiëntiepotentieel ervan vergt een continue focus op het verstrengen van de CO<sub>2</sub>-emissienormen voor passagiersvoertuigen en bestelwagens in de periode na 2020, en op maatregelen om de brandstofefficiëntie te verbeteren en de CO<sub>2</sub>-emissies van vrachtwagens en autobussen terug te dringen. (...) De Commissie zal ook verdere actie ondernemen om de vervoersector, die nog voornamelijk op olieproducten steunt, koolstofarm te maken. Dit zal een geleidelijke transformatie vergen van het gehele vervoersysteem en zal een intensievere ontwikkeling en marktverspreiding van alternatieve brandstoffen noodzakelijk maken. De Commissie zal voorts actie blijven ondernemen om de snelle ontplooiing van de vereiste infrastructuur, zoals vul- en laadstations, te bevorderen. Een grotere marktpenetratie van dergelijke voertuigen hangt af van de gezamenlijke uitrol van infrastructuur, voertuigen en brandstoffen. Elektrificatie van het vervoer is belangrijk om onze afhankelijkheid van olie te doorbreken en het vervoer koolstofarm te maken, in het bijzonder wat het weg- (korte en middellange afstand) en het spoorvervoer betreft. Europa moet de elektrificatie van het voertuigenbestand en andere middelen van vervoer versnellen en moet een voortrekker worden op het gebied van elektromobiliteit en technologieën voor energieopslag. Dit vergt een volledige integratie van elektrische voertuigen in het beleid voor mobiliteit in steden en in het elektriciteitsnet, zowel als verbruikers van energie als potentiële opslagfaciliteiten.” De Europese Commissie voorziet daartoe een herziening van hogergenoemde richtlijn in 2017.

De milieu-impact van energie/brandstoffen heeft veel facetten. Om die voor wagens overzichtelijk en vergelijkbaar te houden, hanteert de Vlaamse overheid het begrip ‘ecoscore’, een gewogen maat voor de milieu-impact van een voertuig ‘well-to-wheel’. Hierin is ook de productie van de wagen en de brandstoffen meegenomen. De meest milieuvriendelijke wagen heeft de hoogste ecoscore. Voor een traditionele middelgrote wagen schommelt die tussen 60 (eerder diesel) en 70 (eerder benzine). De ecoscore van CNG-voertuigen en plug-in elektrische voertuigen bevindt zich rond 80; die van zuiver elektrische voertuigen tussen 85 en 88. Elektriciteit heeft op dit vlak als ‘clean power’ de grootste potentie, die bovendien stijgt naarmate het aandeel hernieuwbare energie stijgt en er zo meer hernieuwbare elektriciteit uit hernieuwbare bronnen wordt gebruikt. Een belangrijk bijkomend argument hierbij is dat er geen uitlaatpijp meer is (en daar dus geen lokale uitlaatemissies), wat in dichtbevolkte gebieden een grote vooruitgang betekent, terwijl de emissies uit de elektriciteitssector beter beheersbaar zijn. Bovendien bieden elektrische wagens nog bijkomende potentiële voordelen in een globaal energie/elektriciteitssysteem, bv. bij het balanceren, en is de technologie ook vlot toepasbaar op andere voertuigen (fietsen, brommers, ...) en gemotoriseerd gereedschap (kettingzagen, grasmaaiers, bladblazers, ...). Een voertuig met brandstofcellen (FCEV) heeft gelijkaardige milieuvoordelen als een batterij-elektisch voertuig (BEV). De brandstofcellen worden gevoed door waterstof, dat moet worden geproduceerd of als restproduct wordt geleverd en onder druk in het voertuig moet worden gebracht. Aardgas is klimaat- en milieuvriendelijker dan diesel/benzine en laat toe om op korte termijn milieuwinst te boeken. Het blijft echter, indien niet hernieuwbaar geproduceerd, een fossiele brandstof. In de hernieuwbare vorm (biogas/biomethaan) worden de grootste milieuwinsten geboekt. De uitlaatemissies blijven aanwezig, maar zijn klein.

De Vlaamse Regering maakte eerder een evaluatie van het tot nu door Vlaanderen gevoerde beleid op dit vlak (VR20150505MED0289.1-2)<sup>3</sup>. Op basis van deze evaluatie werden een aantal knelpunten geïnventariseerd die een grootschalige ontplooiing van schone transportbrandstoffen in de weg staan. In deze conceptnota worden hiervoor oplossingen aangereikt:

---

<sup>2</sup> Mededeling van de Commissie aan het Europees Parlement, de Raad, het Europees Economisch en Sociaal Comité, het Comité van de Regio's en de Europese Investeringsbank betreffende ‘Een kaderstrategie voor een schokbestendige energie-unie met een toekomstgericht beleid inzake klimaatverandering’

<sup>3</sup> Mededeling aan de Vlaamse Regering betreffende evaluatie Vlaams beleid ‘clean power for transport’

- Geen geformaliseerde overlegstructuur of beleidstekst
- Te hoge aankoopprijs
- Te weinig toegankelijke laadpalen/CNG-tankinstallaties
- Te weinig info over laadpalen
- Nog geen interoperabiliteit laadinfrastructuur
- Potentieel van specifieke vloten en de vloot van overheden te weinig benut
- Misverstanden blijven door een gebrek aan kennis
- Beperkte incentives bij gebruik elektrische voertuigen
- Beperkt aanbod walstroomposten en beperkte interoperabiliteit

## 2. Proces

De minister van Energie werd begin 2015 door de Vlaamse Regering gelast om de werkzaamheden m.b.t. de opmaak van een actieplan te coördineren. Er wordt voor geopteerd om nu al met een conceptnota te komen. Daarbij is de EU-richtlijn een aanleiding om in Vlaanderen versneld werk te maken van een visie, doelstellingen en maatregelen m.b.t. milieuvriendelijke voertuigen. In de meeste van de ons omringende landen zijn de ambities en initiatieven voor schone transportbrandstoffen al eerder samengebracht in een goedgekeurd actieplan, al dan niet beperkt tot elektrisch transport (Duitsland, Frankrijk, Nederland, Spanje, ...). Dat is bij ons niet het geval; visie en ambities zijn (nog) niet uitgesproken en er is (nog) geen duidelijke beleidslijn met samenhangende acties.

In functie daarvan werd een ambtelijke werkgroep opgericht, getrokken door het departement LNE en met vertegenwoordiging van MOW, EWI, F&B, K&B en werd er gestart met een breed stakeholderoverleg. In tussentijd werd ook het overleg binnen België met de federale overheid en de andere gewesten verder gezet in een daartoe opgerichte gemengde ENOVER-Transport werkgroep en zijn besprekingen gestart in Benelux-verband.

De voorliggende conceptnota is een aanloop naar een definitief Vlaams actieplan dat zal worden gecoördineerd met en ingebracht in het nationale actieplan tegen november 2016. De agendering van deze conceptnota heeft tot doel om principes, doelstellingen, grote lijnen van de door te voeren maatregelen en het verdere proces vast te leggen. Op die wijze ontstaat een basis van waaruit een sterk signaal aan de betrokken sectoren wordt gegeven, de meest dringende acties al kunnen worden voorbereid en in een aantal gevallen uitgerold. Tegelijk wordt een governance structuur in het leven geroepen die het hele proces aanstuurt en opvolgt.

Parallel met de uitvoering van de meest dringende acties uit deze conceptnota wordt een definitief actieplan uitgewerkt in functie van de indiening bij Europa. Eind november 2015 wordt een eerste ontwerp van beleidskader binnen België uitgewisseld, eind mei 2016 een tweede ontwerp en eind september 2016 de gevalideerde eindteksten.

## 3. Inhoud

### 3.1. **Principes**

Deze conceptnota wenst op een ambitieuze en realistische manier invulling geven aan de EU-richtlijn. Deze conceptnota heeft vanuit het principe van technologieneutraliteit oog voor diverse aandrijfsystemen. Elk heeft zijn merites op weg naar een milieuvriendelijke en koolstofarme mobiliteit (2050). Belangrijke elementen daarbij zijn het vergroeningspotentieel, de maturiteit van de technologie, de aard van het transportmiddel en de bevoorrading.

De opportuniteiten zijn bij elk van de technologieën in mindere of meerdere mate de volgende:

- Verminderen van onze energieafhankelijkheid van fossiele brandstoffen.
- Verbeteren van de lucht- en geluidskwaliteit.
- Tegengaan van de klimaatverandering.
- Integreeren van hernieuwbare energiebronnen in de transportsector.
- Integreeren van batterij elektrische wagens met slimme elektriciteitsnetten.
- Versterken van onze economie, het stimuleren van innovatie en de creatie tewerkstelling.
- Katalyseren van nieuwe mobiliteitsconcepten.

Concluderend biedt elektriciteit voor voertuigen de beste perspectieven in de zoektocht naar een koolstofarme en milieuvriendelijke samenleving tegen 2050, zeker in combinatie met hernieuwbare elektriciteit. Aardgas (liefst onder vorm van biogas) kan er in tussentijd mee voor zorgen dat de vloot snel milieuvriendelijker wordt en is ook makkelijker toepasbaar voor grotere voer- en vaartuigen (vrachtwagens, schepen, ...). Voertuigen met brandstofcellen hebben in theorie en op termijn een aantal voordelen van batterij elektrische voertuigen, maar dan zonder de beperkte actieradius. In de praktijk moet wel nog blijken of de technologie betaalbaar wordt en of de waterstof op een milieuvriendelijke manier kan worden aangemaakt. Deze conceptnota is in de eerste plaats gericht op een doorbraak voor elektrische voertuigen (m.i.v. voertuigen met brandstofcellen) en biedt daarnaast kansen aan voer- en vaartuigen op aardgas en aan walstroom om door te groeien.

De focus ligt hierbij op vierwielers. Ook vaartuigen hebben nood aan vergroening en er is ook aandacht voor lichtere elektrische twee- en driewielers zoals fietsen, scooters, motorfietsen en quads. Daarenboven wordt specifiek aandacht gegeven aan maatregelen voor typische voertuigvloeden zoals bijvoorbeeld taxi's, bussen en minibussen, koerierdiensten, thuiszorg, ...

### 3.2. Doelstellingen

Deze conceptnota schuift waar mogelijk duidelijke doelstellingen naar voor, die zorgen voor een straatbeeld met een groter aandeel CP-voertuigen en een eerste stap zijn naar een volwaardige markt van CP-voertuigen en bijhorende infrastructuur. Het streefdoel in 2020 ziet er als volgt uit:

	2015	2020
Marktaandeel BEV		7,5%
BEV-vloot	2000	60500
PHEV-vloot	2300	13600
laadpunten	430**	7400
Marktaandeel CNG		5%
CNG-vloot	2000	41000
CNG-tankstations	50	300
H2-tankstations	0	20

Om deze doelstellingen te bereiken, wordt gerekend op een autonome ontwikkeling van de markt én op een mix van stimulerende en begeleidende maatregelen vanwege de overheid. De doelstellingen zelf houden geen budgettaire engagementen in vanwege de overheid.

Andere doelstellingen (bv. voor het openbaar vervoer en de vaartuigen) worden tegen eind 2016 uitgewerkt en opgenomen in het actieplan voor Europa.

### 3.3. Maatregelen

Deze conceptnota brengt duidelijkheid over de Vlaamse ambities, waardoor Vlaanderen ook zichtbaar interessant wordt voor de betrokken sector. Het moet ons ook toelaten om onze achterstand t.a.v. andere Europese landen in te halen en op die manier ook aan te sluiten bij een Europese dynamiek die rond dit thema is ontstaan, bv. in het uitrollen van grensoverschrijdende infrastructuur. Een dergelijke gestructureerde aanpak helpt om de nodige synchroniciteit te bereiken. De ervaring in andere landen toont aan dat het belangrijk is om de diverse acties synchroon te laten lopen voor een maximaal effect. De ondersteuning van de markt moet hand in hand gaan met het uitrollen van laadinfrastructuur en het informeren van de diverse betrokkenen, waaronder de CP-rijders. Tot slot moeten de acties uit deze conceptnota, die voorzien zijn in de periode 2015-2020 zorgen voor een vliegwieleffect. In een ideale situatie versterken zij op termijn mekaar zodat door het nodige volume een mature markt ontstaat. Voor de automarkt geldt dit op grotere schaal (bv. binnen Europa); voor andere onderdelen van de waardeketen is dit ook mogelijk op Vlaamse schaal.

De belangrijkste maatregelen beogen een stimulering van de CPT-markt en de snelle uitbouw van de benodigde infrastructuur. Om hierin vooruit te gaan en een significante uitrol op gang te krijgen, zijn op dat vlak actieve stimulansen nodig. De acties zijn er dan ook op gericht om vastgestelde drempels weg te nemen. Omdat 'clean power for transport' bij uitstek een transversaal thema is met een brede waaier aan betrokkenen is het eveneens belangrijk om het overleg en de uitvoering goed te organiseren en de nodige terugkoppelingen/rapporteringen te voorzien. Tot slot wordt een maatschappelijke transitie geïnitieerd, waarin de consument een belangrijke rol te vervullen heeft. Duidelijke informatie, visibiliteit en gebruiksgemak staan daarbij centraal. Communicatie is bijgevolg ook een belangrijk luik. Bij de verdere uitwerking van het beleid en bij de uitvoering van deze conceptnota en het latere actieplan moet er oog zijn voor eenieder's rol en voor samenwerking (overheden, bedrijven, consumenten, ...). Een opportuniteit doet zich voor m.b.t. nichevloten, waaronder die van de diverse overheden in Vlaanderen. Voor een dergelijke vergroening van het transport, is ook de samenwerking binnen België, de Benelux en Europa cruciaal.

### 3.4. Verder proces

De uitvoering van deze conceptnota CPT vergt een gecoördineerd beleid, waarbij de bevoegde beleidsvelden al dan niet samen de concrete initiatieven initiëren. Hiertoe wordt een Vlaams CPT-team opgericht, dat de doorbraak naar een milieuvriendelijk voertuigenpark coördineert. Daarbij wordt een rol opgenomen vanuit de Vlaamse overheid (in eerste instantie de beleidsvelden Energie, Leefmilieu, Mobiliteit en Openbare werken, Economie, Innovatie, Financiën, Bestuurszaken) in samenspraak met andere actoren (lokale overheden, bedrijfsleven, kennisinstellingen, verenigingen, CP-rijders, ...). Het departement LNE coördineert de werking van het CPT-team.

De verdere uitwerking en uitvoering wordt gebundeld in werkpakketten, waarvoor specifieke werkgroepen worden opgericht; een werkgroep Coördinatie zal zich bezig houden met de coördinatie van het geheel en met een aantal algemene acties. De hierna opgesomde acties zijn enkel richtinggevend en niet limitatief.

- Coördinatie: deze werkgroep coördineert de opmaak van het Vlaams Actieplan CPT en de afstemming met en inbreng in het Belgisch actieplan dat aan de Europese Commissie zal worden bezorgd. Deze werkgroep zet ook de governance van de uitvoering, opvolging en rapportering m.b.t. CPT op, werkt projectfinanciering uit en beheert de beschikbare data. Minstens worden volgende concrete acties beschreven in het actieplan:

- Opmaak van een gecoördineerd Belgisch actieplan (tegen eind 2016), gekoppeld aan een voortgangsrapportage om de drie jaar (in het kader van de Europese richtlijn)
- Opzetten van een Vlaams CPT-team (bestaande uit werkgroepen) dat de uitvoering van het actieplan coördineert en hierover rapporteert
- Opzetten van een webstek vanuit het CPT-team met informatie/tips/links
- Afspraken maken over de aanlevering en interpretatie van gegevens (bv. aantal CP-wagens)
- Opzetten van een 'high level group CPT'
- Opmaken van een jaarlijkse voortgangsrapport over de uitvoering van het actieplan CPT
- **Infrastructuur:** deze werkgroep stelt een wensbeeld op voor laad- en tankinfrastructuur, doet voorstellen voor de uitbouw van een basis laadinfrastructuur, een code voor (semi)publiek laden, stimuleert privé opladen en de uitbouw van CNG, LNG en H2-infrastructuur. Minstens worden volgende concrete acties beschreven in het actieplan:
  - Opzetten van een open databank, waarin alle actuele informatie is opgenomen over publiek toegankelijke laadpalen en CNG installaties
    - Invoeren van een meldingsplicht voor bestaande en nieuwe laadpalen en vulpunten
  - Uitwerken van een wensbeeld (op kaart), waarop een optimale verdeling van laad- en tankinfrastructuur is aangegeven in samenspraak met netbeheerders, exploitanten en lokale overheden.
  - Faciliteren van het opladen op vaste plaatsen (thuis, op het werk) door o.m. het informeren over de mogelijkheden, het ondersteunen van laadboxen in garages en door fiscale afspraken over de geladen elektriciteit.
  - Uittekenen van de ruggengraat van de laadinfrastructuur (basisnetwerk, multimodale knooppunten, P+R, snelwegen, ...).
    - Opzet, kader en voorwaarden bepalen voor het basisnetwerk
    - Overleg opstarten m.b.t. een kader voor noodzakelijke netuitbreidingen voor snellaadstations en CNG stations
    - Concessies verlenen op openbaar domein (bv. langs de snelwegen)
    - Afstemming verzekeren tussen alle aanbiedende partijen en (Europees gefinancierde) projecten
    - Ondersteunen, via de DNB's van lokale besturen om een lokaal plan elektrisch laden te maken
    - Openbare dienstverplichting (resultaatsverplichting) invoeren voor het uitbouwen van een basisinfrastructuur van 5000 publieke laadpunten
    - Openbare dienstverplichting (actieverplichting) invoeren voor het garanderen van het principe 'paal volgt wagen' (bij toepassing van de 'ladder van laden')
  - Code (semi-)publiek laden, indien mogelijk gebaseerd op de resultaten van het EVORA-project, opstellen, waarbij afspraken worden gemaakt m.b.t. gemak, uniformiteit, interoperabiliteit en transparantie bij het gebruik van de laadinfrastructuur en deze hanteren bij het uitrollen
  - Afspraken maken met en stimuleren van eigenaars/uitbaters van privé-parkings in functie van semi-publiek laden en het voorzien van een wettelijk kader
  - Voorzien van laadinfrastructuur inbouwen in de bepalingen voor nieuwbouw en de aanleg van parkings (via een gewestelijke stedenbouwkundige verordening)
  - Uitbouwen van CNG- en LNG-tankinstallaties (trucks) langs het TEN-T transportnet, het eurovignet-netwerk en de industriële clusters, o.m. via concessies op openbaar domein (bv. snelwegparkings)
  - Uitbouwen en uniformiseren van de infrastructuur voor walstroom
- **Financiën:** deze werkgroep doet voorstellen voor financiële/fiscale stimuli voor een vergroening van transportbrandstoffen, onder meer via modulering/aanpassing van BIV, jaarlijkse verkeersbelasting, de fiscale behandeling van leasingwagens, ... Minstens worden volgende concrete acties beschreven in het actieplan:

- Voorstellen formuleren voor de invoering vanaf 2016 van een incentive voor de aankoop van een nieuwe BEV en FCEV. De invulling van de marktintroductie van groene voertuigen wordt geregeld via de vergroening van de verkeersfiscaliteit.
  - Bekijken, i.s.m. Synergrid, of de premie voor CNG voertuigen in 2016-2018 kan worden verlengd
  - Bekijken met de federale overheid of afspraken kunnen worden gemaakt over de 'voordelen alle aard', accijnzen, BTW, vennootschapsbelasting, RSZ, belastingaftrek, ...
  - Mogelijkheid bekijken van een samenwerkingsakkoord voor leasingwagens met de andere gewesten, zodat ook voor die doelgroep de BIV vergoend kan worden
  - (Her)inzetten van bestaande instrumenten (energiebeleidsovereenkomsten, ...) voor bedrijfswagens (en bijhorende laadinfrastructuur) en voor walstroom
  - Bekijken van een korting voor sommige CP-voertuigen in de kilometerheffing voor vrachtwagens
  - Bepalen van een belastingvrijstelling voor walstroom bij de Europese Commissie via de federale overheid
- Regelgeving: deze werkgroep doet voorstellen voor aanpassingen aan de regelgeving (energie-decreet, energiebesluit, technische reglement distributie elektriciteit, Vlaamse Wegcode, regels met betrekking tot de technische keuring, ...). Minstens worden volgende concrete acties beschreven in het actieplan:
    - Inventariseren en wegnemen van (wettelijke) knelpunten voor de uitrol van CPT
      - Uitwerken van definities en marktrollen voor elektrische en CNG/LNG laadinfrastructuur in de energieregelgeving
      - Uitwerken, na advies van de VREG, van nieuwe aansluitcategorieën voor publieke laadpunten waarop aparte tarieven van toepassing kunnen zijn
      - Implementeren van de in MIG6 voorziene mogelijkheid om een apart contract te kunnen afsluiten voor het opladen van EV thuis
      - Uitwerken van duidelijke richtlijnen voor het toelaten van CNG wagens in ondergrondse parkings en tunnels
      - Voorzien van informatie voor de handhavers van parkeerreglementen m.b.t. parkeerverbod voor niet-elektrische voertuigen (verkeersbord E9a)
      - Uitwerken van procedures en richtlijnen milieuvergunningen voor de bouw van CNG/LNG- en H2-infrastructuur
      - Uitwerken van de uitbreiding van de mogelijkheden m.b.t. de autokeuring voor CP-voertuigen
      - Verduidelijken van het gebruik van lichte elektrische voertuigen op de weg zonder bijkomende barrières te creëren
- Communicatie: deze werkgroep coördineert de communicatie naar het grote publiek en relevante actoren m.b.t. alle aspecten van CPT. Minstens worden volgende concrete acties beschreven in het actieplan:
    - Begeleiden van de uitvoering van het actieplan met een communicatiecampagne voor de diverse doelgroepen en rekening houdend met de diverse technologieën en voertuigtypes.
- Lokale overheden: deze werkgroep coördineert initiatieven naar lokale overheden, zowel op het vlak van het gebruik van het publieke domein, de eigen vloot als de informatieverstrekking naar de burger. Minstens worden volgende concrete acties beschreven in het actieplan:
    - Mogelijkheden (Europese) subsidiëring (laad/tankinfrastructuur, voertuigen) faciliteren (bijvoorbeeld i.h.k.v. EFRO, INTERREG, EFSI)
    - Lokale beleidsvisies afstemmen en ter beschikking stellen (cf. EVORA-project) m.i.v. inbedding in lokale mobiliteitsplannen
    - Ontwikkelen van een startgids/handboek voor lokale overheden (verder bouwen op praktijkgids Federauto en Nederlandse voorbeelden) en verzamelen en verspreiden van best practices

- Verkennen van de mogelijkheden om het gebruik van CP voor nichevoertuigen van lokale overheden en intercommunales (afvalophaling, groenonderhoud, ...) te verhogen
- Mogelijkheden bekijken van lokale autodeelprojecten en taxivolten
- Energie: deze werkgroep doet voorstellen voor de wisselwerking tussen een uitrol van CPT en de benodigde infrastructuur daarvoor met het energiesysteem: metering, tarifiering, commerciële contracten en de prospectieve studies voor elektriciteit en aardgas. Minstens worden volgende concrete acties beschreven in het actieplan:
  - Overleggen met leveranciers om hen te bewegen specifieke elektriciteitscontracten gericht op EV gebruikers aan te bieden
  - Opname van prospecties m.b.t. EV/CNG/LNG in de prospectieve studie elektriciteit en aardgas en in de investeringsplannen van de netbeheerders
  - Mogelijkheid voorzien bij de ondersteuning van biomethaan/biogas om dit toe te passen in transport in functie van een globale visie op biomethaan/biogas
- Onderzoek: deze werkgroep coördineert verschillende onderzoeksaspecten van CPT, onder meer m.b.t. batterijen, batterijgarantiefonds, tweede leven van batterijen, waardeketens, koppeling van CPT met innovatieve mobiliteitsconcepten, ... Minstens worden volgende concrete acties beschreven in het actieplan:
  - Onderzoeken mogelijkheden batterijgarantiefonds of batterijverzekeringsformules
  - Onderzoek naar potentieel van (het hergebruik van) batterijen bij de opslag van elektriciteit in de woning
  - Onderzoek naar de volledige waardeketen van batterijen
- Vlaamse overheid: deze werkgroep doet voorstellen voor de verduurzaming van de Vlaamse overheidsvloot. Minstens worden volgende concrete acties beschreven in het actieplan:
  - Nagaan welke overheidssites ter beschikking gesteld kunnen worden voor publieke laadpunten
  - Vergroening vloot Vlaamse overheid verder uitwerken in actieplan Clean Power for Transport
- Nichevolten: deze werkgroep doet voorstellen voor de verduurzaming van nichevolten zoals bussen (De Lijn, private pachters), taxi's, autodeelprojecten, koerierdiensten, thuiszorg, ... Minstens worden volgende concrete acties beschreven in het actieplan:
  - Nagaan van de mogelijkheden om CPT te stimuleren binnen het decreet betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg (dd. 20/04/01)
  - Nagaan van de mogelijkheden om CPT te stimuleren met het subsidiedecreet mobiliteitsverenigingen en mobiliteitsprojecten
  - Nagaan van de mogelijkheden om CPT te stimuleren bij aanpassingen aan de binnenvaartvloot (ombouw naar waterstof, aanpassingen zodat walstroom gebruikt kan worden, ...)
  - Strategie opstellen voor een verhoogde inzet van CP-bussen in het openbaar vervoer
  - Overleggen met beheerders van voertuigvolten (taxi's, koerierdiensten, dienstvoertuigen, thuiszorg, ...) om hen te stimuleren in de richting van CP-voertuigen en bekijken van een aangepaste laad/tankinfrastructuur
  - Nagaan of de distributienetbeheerders een actieplan CPT kunnen opstellen voor de eigen vloot en voor de vloot van de lokale overheden
- Easy Mobility Incentives: deze werkgroep buigt zich over het benutten van weginfrastructuur om het gebruik van elektrische voertuigen te stimuleren. De mogelijkheden situeren zich op het vlak van specifieke parkeergelegenheden (met laadmogelijkheden), tijdelijke toegang tot specifieke rijstroken/stadskernen (met historische gebouwen), ... Minstens wordt onderstaande actie beschreven in het actieplan:



- Verkennen van de haalbaarheid en mogelijkheden van het toekennen van voordelen voor CP-rijders.

Over de conceptnota CPT wordt advies ingewonnen bij de strategische adviesraden SERV, Mina-Raad en Mobiliteitsraad. Op basis van dit advies, de eerste afstemming met de andere gewesten en de federale overheid en het werk van de verschillende werkgroepen wordt een definitief Vlaams Actieplan Clean Power for Transport uitgewerkt. Dit actieplan zal worden ingebracht in het Belgische actieplan dat tegen 16 november 2016 aan de Europese Commissie zal worden bezorgd.

## **2. WEERSLAG VAN HET VOORSTEL OP DE BEGROTING VAN DE VLAAMSE GEMEENSCHAP**

De goedkeuring van de conceptnota 'Clean power for transport' heeft als dusdanig geen budgettaire weerslag. Pas bij de definitieve goedkeuring van het actieplan en de concretisering van bijkomende maatregelen zal de Vlaamse Regering moeten beoordelen of er een impact is op de begroting en beslissen over de wijze waarop de uitvoering budgettair kan worden ingepast. Op dat ogenblik wordt het actieplan voor advies voorgelegd aan de Inspectie van Financiën en voor akkoord overgemaakt aan de minister van Begroting.

Het advies van de Inspectie van Financiën en het akkoord van de minister van Begroting over de conceptnota is dus in dit stadium niet vereist.

## **3. WEERSLAG VAN HET VOORSTEL OP DE LOKALE BESTUREN**

Hoewel de lokale besturen belangrijk zijn voor het de uitrol van schone brandstoffen, heeft de goedkeuring van de conceptnota op zich geen weerslag op de inzet van personeel en financiële middelen bij de lokale besturen. Pas bij de concretisering van de verschillende maatregelen kan de Vlaamse Regering beoordelen of de uitvoering een weerslag zal hebben op de lokale besturen.

## **4. WEERSLAG VAN HET VOORSTEL OP HET PERSONEELSBESTAND EN DE PERSONEELSBUDGETTEN**

De goedkeuring van de conceptnota CPT heeft op zich geen weerslag op het personeelsbestand en de personeelsbudgetten. Pas bij de concretisering van de verschillende maatregelen kan de Vlaamse Regering beoordelen of de uitvoering een weerslag zal hebben.

Het akkoord van de minister van Bestuurszaken is dus niet vereist.

## **5. KWALITEIT VAN DE REGELGEVING**

Deze conceptnota bevat in dit stadium nog geen ontwerp-regelgeving.

Ontwerp-regelgeving, die zal worden opgesteld in navolging van deze conceptnota, zal, indien nodig, voor wetgevingstechnisch- en taaladvies worden voorgelegd en/of voorwerp uitmaken van een reguleringssimpactanalyse (RIA).

## 6. VOORSTEL VAN BESLISSING

De Vlaamse Regering beslist:

- haar goedkeuring te hechten aan deze conceptnota 'Clean power for transport';
- de goedkeuring van deze conceptnota houdt geen enkel budgettair of financieel engagement in;
- de minister bevoegd voor Energie de opdracht te geven om over deze conceptnota het advies in te winnen van SERV, MORA en MiNa-Raad;
- de minister bevoegd voor Energie te gelasten om een definitief Vlaams actieplan 'Clean power for transport' uit te werken in overleg met de andere betrokken ministers, inclusief budgettering;
- de minister bevoegd voor Energie te gelasten om de principes van deze conceptnota te overleggen met de andere gewesten en de federale overheid en het volgens de voorziene timing in te brengen in een nationaal Belgisch actieplan in het kader van de Richtlijn 2014/94/EU van het Europees Parlement en de Raad van 22 oktober 2014 betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen;
- verder werk te maken van een geïntensifieerde en beleidsdomeinoverschrijdende aanpak van het beleid voor schone transportbrandstoffen en daartoe alle betrokken ministers te gelasten de doelstellingen mee te nemen bij de ontwikkeling van relevante sectorale beleidsplannen.

Annemie TURTELBOOM

Viceminister-president van de Vlaamse Regering,  
Vlaams minister van Begroting, Financiën en Energie