

ACTIEPLAN CPT: JAAR 5

**Stand van zaken uitvoering 'Clean
power for transport' 2020**



INHOUD

| | |
|---|----|
| 1. Doelstellingen en cijfers | 3 |
| 2. Belangrijkste maatregelen..... | 8 |
| 2.1 Financieel stimuleren..... | 8 |
| A. Fiscaliteit groene voertuigen..... | 8 |
| B. Premie | 8 |
| 2.2 Laadinfrastructuur uitbouwen..... | 9 |
| A. Basisinfrastructuur/paal volgt wagen..... | 9 |
| B. Thuisladen | 10 |
| C. Snelladen..... | 10 |
| 2.3 Het goede voorbeeld geven..... | 11 |
| A. Actieplan Vlaamse overheid | 11 |
| B. Actieplan De Lijn | 11 |
| 2.4 Duidelijkheid scheppen | 12 |
| A. Visie 2030..... | 12 |
| B. Website..... | 12 |
| C. Data | 12 |
| 2.5 Overlegstructuur uitbouwen | 13 |
| A. CPT-team | 13 |
| B. Green Deals gedeelde mobiliteit en duurzame stedelijke logistiek | 13 |
| C. Overleg binnen België..... | 13 |
| D. Overleg over de grenzen..... | 13 |
| 2.6 Pilotprojecten en onderbouwende studies opstarten..... | 14 |
| 2.7 Watergebonden CPT promoten..... | 17 |
| A. Walstroom voor binnenschepen | 17 |
| B. LNG voor de binnenvaart en zeevaart..... | 17 |

1. Doelstellingen en cijfers

Doelbereik CPT-actieplan

Tabel 1: Overzicht bereik streefdoelen uit CPT-actieplan

| | Toestand 2019 | Toestand 2020 | Streefdoel 2020 |
|---|---------------|---------------|-----------------|
| Marktaandeel BEV | 1,95 % | 4,06 % | 7,5 % |
| BEV-vloot | 13.754 | 23.168 | 60.500 |
| PHEV-vloot | 32.733 | 54.477 | 13.600 |
| Publiek toegankelijke laadpunten | 3.724 | 4.262 | 7.400 |
| Marktaandeel CNG | 0,81 % | 0,69 % | 5 % |
| CNG-vloot | 12.395 | 13.958 | 41.000 |
| CNG-stations | 105 | 105 | 300 |
| H2-stations | 2 | 2 | 20 |

Het uiteindelijke doel van het CPT-actieplan is het bewerkstelligen van een shift van traditionele verbrandingsmotoren naar voertuigen op 'clean power'. De evolutie bij de wagens is er; sinds 2020 ook steeds meer in absolute termen (fig. 1-5). De 2020 doelstellingen voor BEV- en CNG-wagens zijn niet gehaald, de doelstelling voor PHEV wordt ruimschoots overschreden. Het totaal vooropgesteld aantal elektrische wagens (74.000) wordt daardoor ook gehaald. In 2020 is het marktaandeel PHEV fors gestegen, ook het marktaandeel BEV verdubbelt. De elektrische modellen winnen sterk aan populariteit; dat valt des te meer op bij de bedrijfswagens (zie fig. 3). Binnen de EU bevindt België zich nog net in de top tien voor het marktaandeel 'elektrisch' (fig. 5). Kanttekening daarbij is wel dat vooral het aandeel plug-in-hybride wagens in België hoog is.

Overeenkomstig de doelstelling werd ook in 2020 gewerkt aan de uitrol van de laadinfrastructuur (tabel 2). De uitrol heeft omwille van CORONA in 2020 vertraging opgelopen (zie hoofdstuk 2.2). De doelstelling van 7.400 publieke laadpunten is gebaseerd op de indicatieve ratio van één publiek laadpunt per tien elektrische wagens (Europese richtlijn AFID) en de prognose van 74.000 elektrische voertuigen tegen eind 2020. Momenteel zijn er 18 elektrische voertuigen per publiek laadpunt (5 als uitsluitend de BEV worden meegeteld). Dit is een goede ratio rekening houdende met het hoge aandeel plug-in hybrides en met een lagere nood aan publiek laden. Er zijn in Vlaanderen immers relatief veel mogelijkheden om privaat te laden omwille van de vele garages/opritten.

Het aantal CNG-stations blijft stabiel. Gezien de indicatieve ratio van één CNG-tankstation per 600 wagens uit de Europese richtlijn (AFID), volstaat dit aantal ruimschoots voor de huidige vloot CNG-wagens. Er is in Vlaanderen 1 tankstation voor ongeveer 133 wagens. Ook het aantal H2-stations blijft stabiel, al wordt er de komende periode een inhaalbeweging verwacht. Het aantal H2-wagens blijft wel zeer beperkt (momenteel 32 wagens).

In Europa en in de rest van de wereld is er een gestage groei van het aandeel 'elektrische voertuigen'. Ondertussen daalden de prijzen voor batterijen en worden er opnieuw veel nieuwe modellen van diverse fabrikanten aangekondigd. Het aandeel elektrisch voertuigen zal de komende jaren dan ook sterk groeien. Bijgevolg zal er ook verder geïnvesteerd moeten worden in laadinfrastructuur.

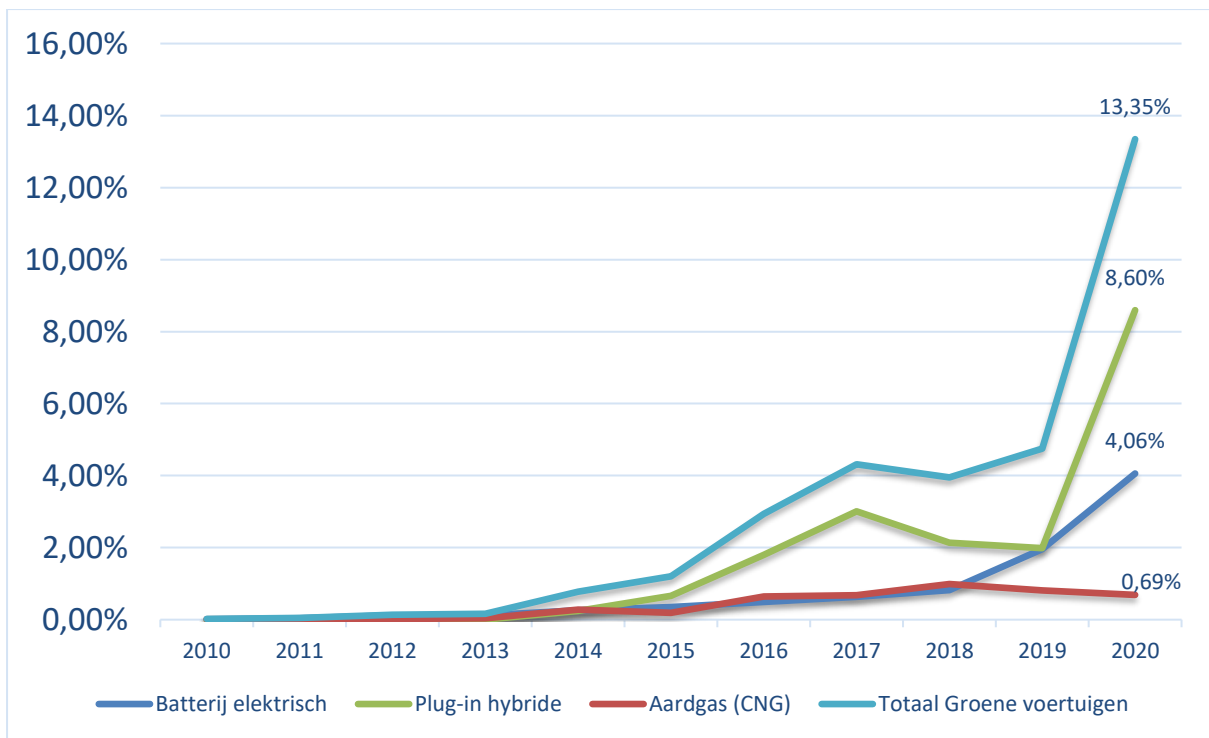


Fig. 1: Evolutie marktaandeel milieuvriendelijke wagens (2010-2020)

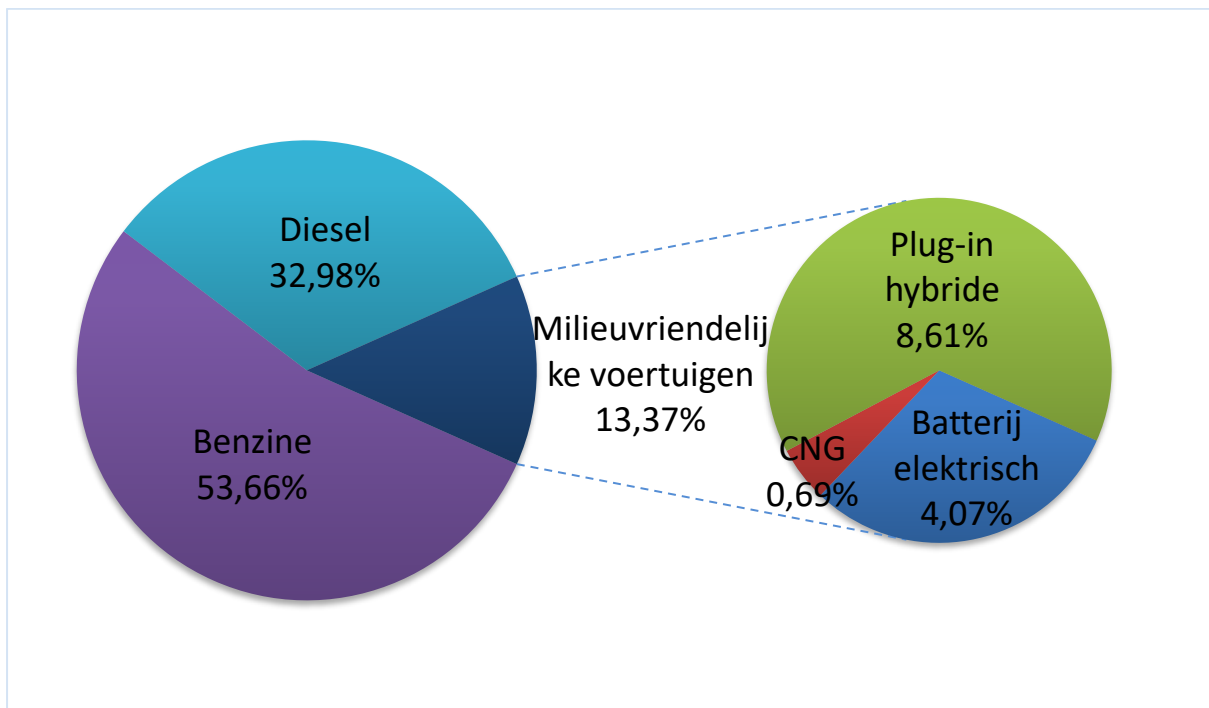


Fig. 2: Marktaandeel milieuvriendelijke wagens t.o.v. totaal (2020)

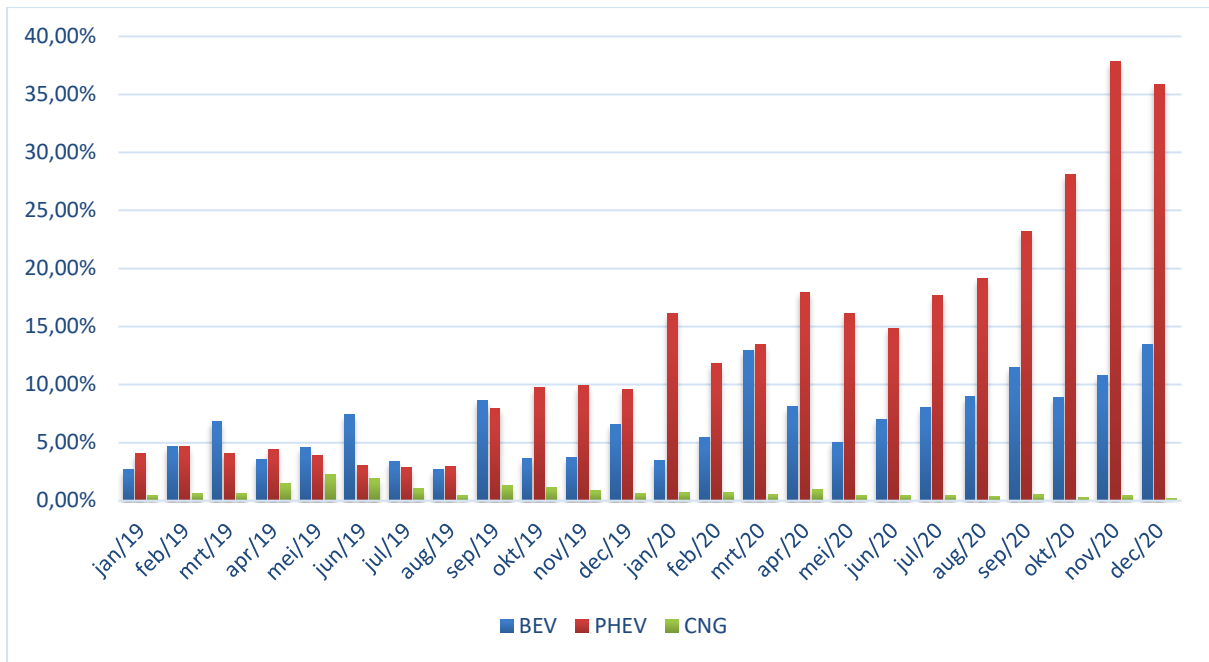


Fig. 3: Evolutie verkoop milieuvriendelijke bedrijfswagens (2019-2020)

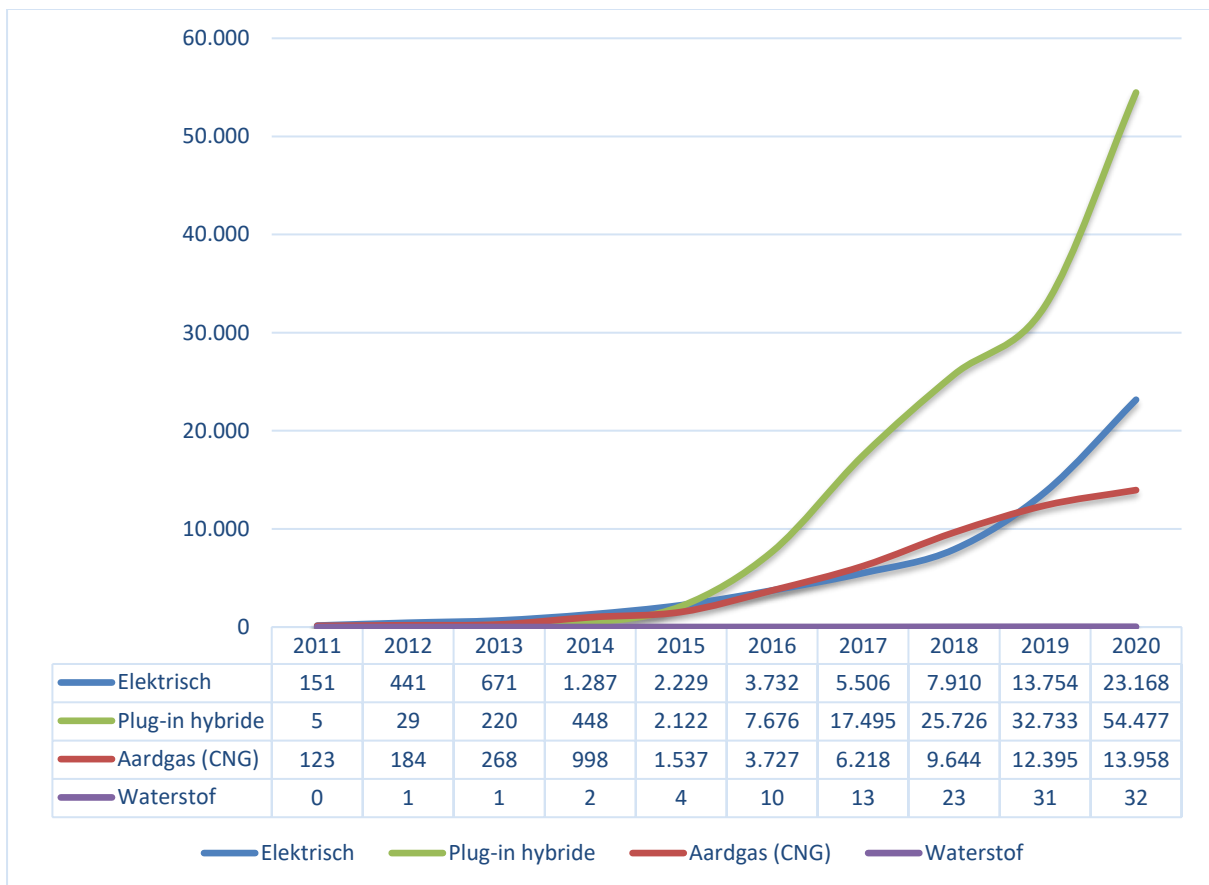


Fig. 4: Evolutie vloot milieuvriendelijke wagens (2011-2020)

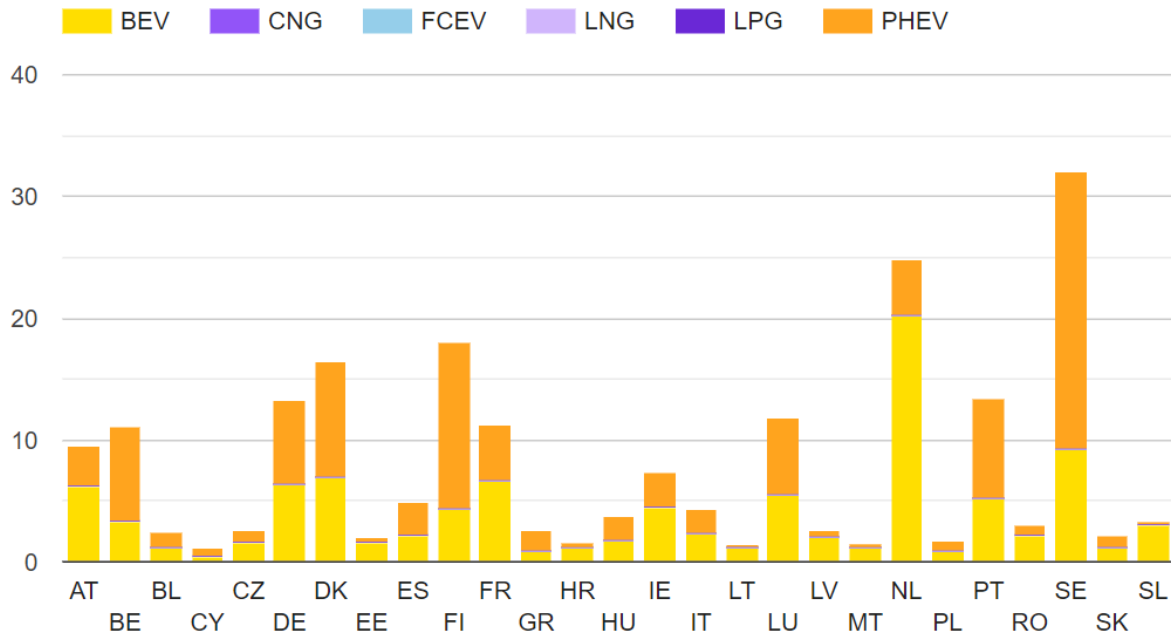


Fig. 5: EU marktpercentage elektrische wagens 2020 (European Alternative Fuels Observatory)

Tabel 2: Aantal publieke laadpunten in Vlaanderen (1/1/2021)

| | ≤ 22 kW - laadpunten | Snellaad-punten | Ultrasnellaad-punten |
|-----------------|----------------------|-----------------|----------------------|
| Antwerpen | 1065 | 30 | 2 |
| Limburg | 493 | 8 | 0 |
| Oost-Vlaanderen | 1151 | 33 | 10 |
| Vlaams Brabant | 627 | 20 | 2 |
| West-Vlaanderen | 815 | 20 | 8 |
| Totaal | 4.151 | 111 | 22 |

Naast de personenwagens is er nog een hele groep andere voertuigen die ook elektrisch rijden. Ook deze groep gaat in stijgende lijn (fig. 6-9). De grootste groep zijn de lichte elektrische voertuigen (LEV), gaande van tweewielers tot kleine vierwielers die geen wagen zijn. Bij de tweewielers komen alleen deze in beeld die ingeschreven moeten worden; dus niet de gewone elektrische fiets, maar bijvoorbeeld wel de speed pedelec of de bromfiets. Binnen de groep van de LEV vertegenwoordigt de speed pedelec de grootste groep.

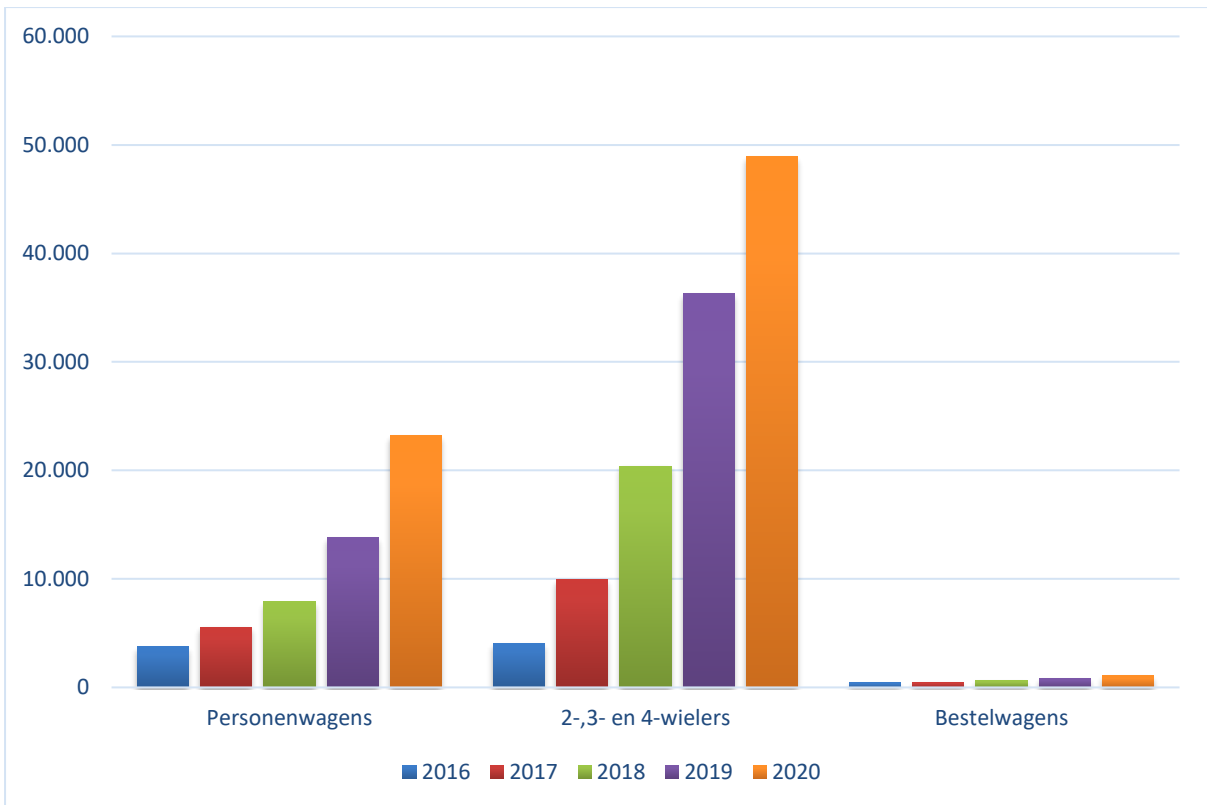


Fig. 6: Evolutie vloot BEV per type (2016-2020)

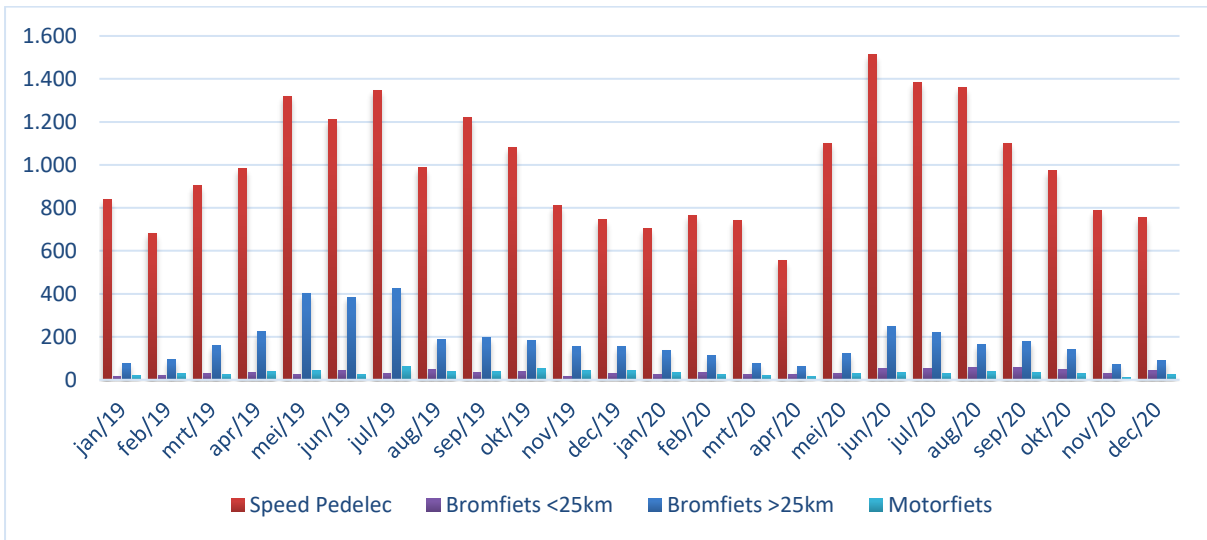


Fig. 7: Evolutie markt LEV (2019-2020)

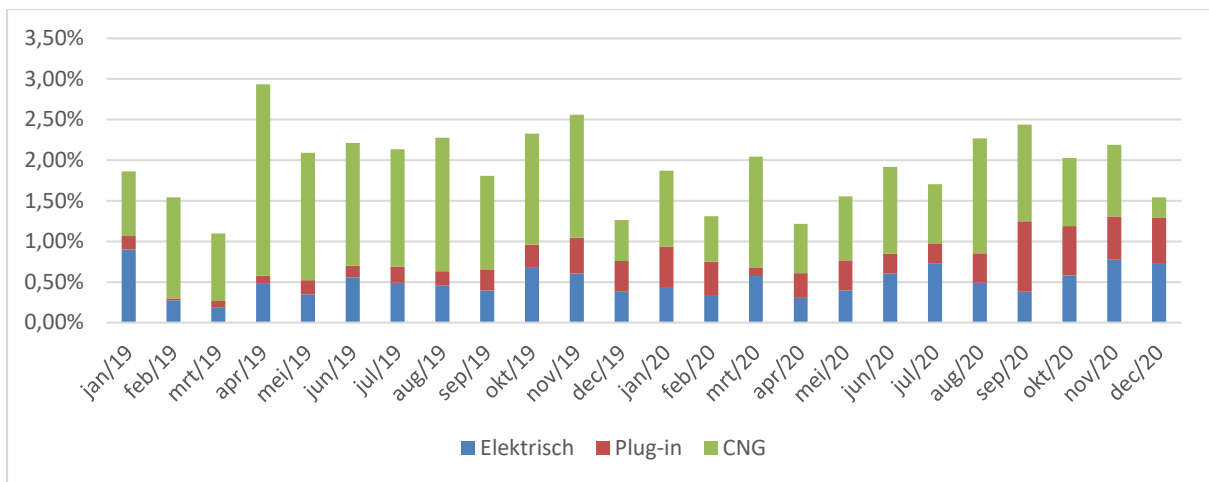


Fig. 8: Evolutie CPT marktaandeel lichte vracht (≤ 3.5 kon) per maand (2019-2020)

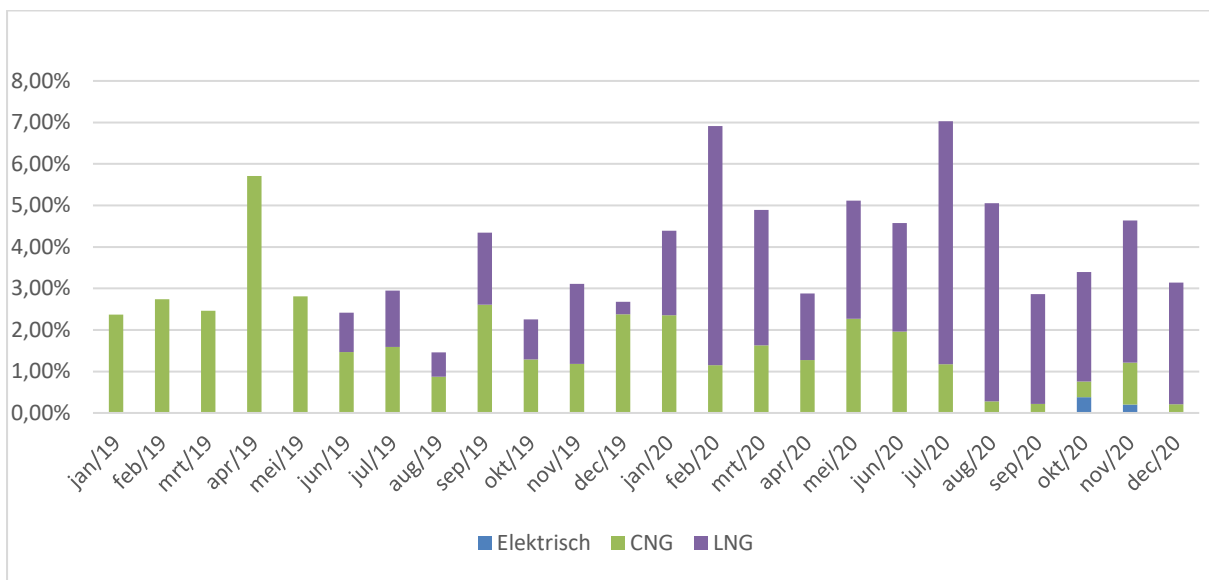


Fig. 9: Evolutie CPT marktaandeel zware vracht (> 3.5 kon) per maand (2019-2020)

2. Belangrijkste maatregelen

2.1 FINANCIËEL STIMULEREN

A. Fiscaliteit groene voertuigen

Sinds 1 januari 2016 is de vergroende jaarlijkse verkeersbelasting van toepassing. Zero-emissie wagens, bestelwagens en motorfietsen, plug-in hybride wagens en wagens op aardgas waren tot eind 2020 vrijgesteld. Vanaf 2021 geldt deze vrijstelling enkel nog voor de zero-emissie voertuigen.

B. Premie

Van begin 2016 tot eind 2019 hadden bepaalde doelgroepen recht op een premie bij de aankoop van een nieuw zero-emissie voertuig. Deze premie kende in 2020 nog een uitloper omdat eerder gemaakte bestellingen ook dan nog van een premie konden genieten.

In 2020 werden op die basis nog 1204 aanvragen voor een premie ingediend.

Er werd daarvoor in 2020 een bedrag van 2.767.879 euro uitbetaald voor 1067 dossiers van natuurlijke personen en 782.425 euro voor 91 dossiers van autodeelbedrijven (hierbij bevat 1 dossiers soms meerdere voertuigen). Een totaalbedrag van 3.550.304 euro werd uitgekeerd in 2020.

| | natuurlijke personen | vzw, deelsystemen, taxi | totaal |
|------------------------|----------------------|-------------------------|-----------|
| Cat 1 (< 31.000) | 232 | 112 | 344 |
| Cat 2 (< 41.000) | 290 | 86 | 376 |
| Cat 3 (< 61.000) | 188 | 8 | 196 |
| Cat 4 (> 61.000) | 54 | 1 | 55 |
| Elektrische Bromfiet B | 226 | 2 | 228 |
| Elektrische motorfiet | 77 | 0 | 77 |
| Totaal | 1067 | 209 | 1276 |
| Bedrag (euro) | 2.767.879 | 782.425 | 3.550.304 |

Tabel 3: Uitbetaling zero-emissiepremie in 2020

2.2 LAADINFRASTRUCTUUR UITBOUWEN

A. Basisinfrastructuur/paal volgt wagen

Op 25 maart 2016 keurde de Vlaamse Regering het 'Besluit ter stimulering van de infrastructuur voor elektrische voertuigen' goed. Met dit besluit wordt de uitrol van 5.000 publiek toegankelijke laadpunten als basisinfrastructuur in Vlaanderen, geregeld. De laadpunten voor de basisinfrastructuur worden in jaarlijkse opdrachten uitbesteed. Daarenboven biedt het Vlaamse besluit ook de mogelijkheid om laadpunten volgens het 'Paal volgt wagen' principe uit te rollen. In het besluit wordt aan de netbeheerders gevraagd om de aanbesteding te organiseren. Per lot krijgen de gemeenten echter de mogelijkheid de uitrol (basisinfrastructuur en/ of paal volgt wagen) zelf te organiseren. Afhankelijk van het jaar volgden ongeveer 305 gemeenten de piste van de netbeheerders.

Vlaanderen

De uitrol werd de voorbije jaren verzorgd door Allego. Eind 2020 waren 3.148 laadpunten, geplaatst via de netbeheerder, operationeel. Alle voorziene punten uit de periode 2016-2019 zijn daarmee gerealiseerd. Van het lot 2020 zijn slechts 104 van de 1340 laadpunten operationeel. Het vastleggen van locaties in overleg met de lokale besturen en met de concessiehouder verliep moeizaam. Bovendien werd de uitrol in 2020 sterk bemoeilijkt door CORONA. De in 2020 opgelopen vertraging zal volgens Fluvius in het eerste kwartaal van 2021 opgelost worden.

In 2020 waren er 277 aanvragen volgens paal volgt wagen, opnieuw een sterke stijging in vergelijking met het jaar voordien (178 aanvragen). 46 van deze aanvragen waren ontvankelijk. De meeste aanvragen konden beantwoord worden door een geplande laadpaal basisinfrastructuur vooruit te schuiven in de planning. Slechts in enkele gevallen werd een extra laadpaal voorzien.

Tabel 4: Doelstellingen en realisaties uitrol basisinfrastructuur en paal volgt wagen door Fluvius

| Uitrol door Fluvius | 2016-2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
|---|-----------|------|------|-------|
| Doelstelling (aantal laadpunten) | 1.288 | 866 | 890 | 1.340 |
| Aantal laadpunten operationeel | 1.288 | 866 | 890 | 104 |
| Aantal laadpunten in uitvoering | - | - | - | 856 |
| Aantal paal volgt wagen aanvragen | 66 | 68 | 178 | 277 |
| Aantal paal volgt wagen aanvragen ontvankelijk | 7 | 13 | 40 | 46 |

Antwerpen, Leuven en Sint-Truiden

Enkel Antwerpen koos ervoor de basisinfrastructuur zelf te organiseren voor de loten 2016-2020. Sint-Truiden organiseerde zelf de uitrol voor de loten 2016-2018. Leuven koos enkel voor het eerste lot voor een eigen uitrol. Daarnaast besloten Antwerpen, Leuven en Sint-Truiden zelf paal volgt wagen te organiseren voor lot 2018 en 2019. Voor 2020 sloot enkel Sint-Truiden zich niet aan bij Fluvius voor paal volgt wagen.

Rekening houdende met de initiële verdeling van de doelstelling, moeten de drie steden in de voorbije periode zelf 710 laadpunten plaatsen. Voor Leuven (38 in het eerste lot) werd de initiële achterstand ondertussen ingelopen. Ook St-Truiden (44) zit ondertussen terug op schema.

B. Thuisladen

Het merendeel van de laadbeurten vindt thuis plaats. Het is ook de eenvoudigste en goedkoopste manier van laden. Het is dan ook belangrijk om hier stimulerend rond te werken. In 2017 werd een opdracht afgerond om alle technische informatie hierrond te verzamelen en laagdrempelig te verspreiden richting EV-rijders en garagehouders. De informatie werd ook op de website www.milieuvriendelijkevoertuigen.be geplaatst.

C. Snelladen

Mede door Europees gefinancierde projecten beschikt Vlaanderen al over een vrij uitgebreid netwerk van 111 snellaadpunten (vanaf 43kW) en 22 ultra snellaadpunten (vanaf 150kW). Momenteel zijn (ultra)snelladers aanwezig op 22 van de 72 dienstzones langs de snelweg, beheerd door het Vlaams Agentschap Wegen en Verkeer (AWV). Er zijn concrete plannen/vergunningen voor de uitbreiding van het netwerk op 16 dienstzones. Ook zijn er snelladers aanwezig op een 12-tal carpoolparkings/P&R, gerealiseerd na een subsidieoproep van AWV en subsidiemogelijkheden binnen BENEFIC (zie verder). Mede door een nieuwe oproep van AWV in 2020 en van BENEFIC in 2021 zal dit netwerk de komende tijd verder uitgebreid worden. Bijkomend wordt in concessies voor snelwegparkings, die opengesteld worden, de verplichting opgenomen om minstens één snellader te plaatsen.

2.3 HET GOEDE VOORBEELD GEVEN

A. Actieplan Vlaamse overheid

In het kader van haar klimaatbeleid heeft de Vlaamse Regering op 15 juli 2016 een actieplan Mobiliteit (voor de eigen vloot) goedgekeurd. Met dit actieplan wordt ook invulling gegeven aan de specifieke doelstelling voor de Vlaamse overheid uit het CPT-actieplan. Voor 2020 betekent dit dat elke entiteit een jaarlijks aankoopandeel van 10 % (PHEV) en 7,5 % CNG dient te realiseren. De doelstellingen zijn ook opgenomen in een omzendbrief Dienstvoertuigen (KB/BZ/2017/4).

Vanuit het Klimaatfonds wordt daartoe de meerkost van deze voertuigen voor een deel gecompenseerd en wordt er gelijktijdig voorzien in een goede laadinfrastructuur; in eerste instantie in de parkeergarages van de grote gebouwen. Eind 2020 is de kaap van 600 laadpunten overschreden en is het equivalent van ongeveer 1,3 miljoen kilometer (285kVA) rij-afstand opgeladen (eigen voertuigen, voertuigen van bezoekers, ...).

Voor alle entiteiten, die binnen de scope van het klimaatprogramma vallen, worden de voertuigen nu beheerd via het Ultimo systeem. Dankzij dit systeem zijn accurate cijfers over de nieuwe aankopen voorhanden. In 2020 zijn er 484 wagens aangekocht, waarvan 171 milieuvriendelijke: 103 batterij elektrische, 58 plug-in hybride en 10 CNG wagens. De respectieve aandelen in het wagenpark van de Vlaamse overheid (4.260 voertuigen) bedragen eind 2020 3,3%, 2,4% en 4,3%.

Tabel 5. Samenstelling van het wagenpark Vlaamse overheid (personenwagens en lichte vracht) eind 2020

| Type aandrijving | Aantal wagens | Aandeel |
|-------------------|---------------|---------|
| Diesel | 2083 | 48,9% |
| Benzine | 1463 | 34,3% |
| Klassieke hybride | 285 | 6,7% |
| CNG | 181 | 4,3% |
| Elektrisch | 141 | 3,3% |
| Plug-in hybride | 103 | 2,4% |
| LPG | 4 | 0,019% |
| Totaal | 4260 | |

B. Actieplan De Lijn

In de Beheersovereenkomst van De Lijn met de Vlaamse Regering (2017-2020) werden een aantal ambities opgenomen voor de vergroening van de openbare bussen. Zo mogen bussen in stedelijke omgevingen tegen 2025 enkel nog elektrisch rijden. In het Vlaams Regeerakkoord 2019-2024 wordt

deze ambitie bevestigd en wordt gesteld dat er in nieuwe aankoopprocedures enkel zero-emissiebussen worden toegelaten. In de Vlaamse beleidsnota's wordt bijkomend gesteld dat ten laatste vóór 2035 alle bussen in heel Vlaanderen emissievrij rijden. De Lijn kondigde opstartprojecten aan voor volledig elektrische bussen inclusief laadinfrastructuur in Gent, Antwerpen en Leuven. In september 2020 werden de eerste 6 elektrische bussen in Leuven in dienst genomen, Antwerpen en Gent moeten nog volgen. Eind 2019 lanceerde De Lijn een aanbesteding voor de aankoop van 970 elektrische bussen. De aanbesteding werd om verschillende redenen vroegtijdig stopgezet in juli 2020. Ondertussen werd een nieuw e-busprogramma door De Lijn ontwikkeld met een meer gefaseerde aanpak. De Lijn werkt sinds eind 2020 aan het dossier om te komen tot een eerste aanbesteding voor de aankoop van 200 elektrische bussen alsook de levering en indienststelling van laadinfrastructuur, die ook zal leiden tot de nodige aanpassingen van de stelplaatsen. Met Fluvius werd een samenwerkingsovereenkomst gesloten om de stroomtoevoer naar de stelplaatsen te bekijken.

2.4 DUIDELIJKHEID SCHEPPEN

A. Visie 2030

Begin 2018 werd een eerste ontwerp van CPT-visie 2030 opgesteld. Deze tekst bevatte streefdoelen voor de marktaandeelen van de diverse voertuigtypes in 2025 en 2030. Het ultieme doel is de transitie naar zero-emissievoervoer. Bijkomend werd op grote lijnen aangegeven wat daartoe de komende jaren moet gebeuren. De grote lijnen van de ontwerpvisie werden ingeschoven in het Klimaat- en Energieplan 2030 en het Luchtkwaliteitsplan 2030, die eind 2019 werden goedgekeurd door de Vlaamse Regering. In 2021 zal op basis hiervan een CPT-actieplan 2021-2025 opgesteld worden, waarin een visie richting 2030 wordt opgenomen.

B. Website

De website 'www.milieuvriendelijkevoertuigen.be', waarop informatie voor CPT-rijders bijeen wordt gebracht, werd ook in 2020 verder uitgebouwd en geactualiseerd. De website bevat o.m. een tool om de 'total cost of ownership' van meer dan honderd wagens met elkaar te vergelijken. Daarnaast wordt informatie gegeven over de beschikbare voertuigen en infrastructuur, over de (milieu)voordelen van CP-voertuigen en over het gevoerde beleid van de Vlaamse overheid. De website biedt ook statistieken aan en is de plaats waar informatie over relevante studies, Vlaamse en Europese CPT-projecten en publicaties van de Vlaamse overheid wordt gedeeld.

C. Data

Begin 2017 werd aan Ecomovement, een Nederlands bedrijf, de opdracht gegeven om de data m.b.t. de laadpunten te beheren en actueel te houden. Ecomovement doet dit ook voor de Nederlandse overheid en heeft daartoe contacten met alle CPO's actief in Vlaanderen. Binnen de opdracht zorgen zij ook voor een digitale kaart, waarop alle info over de publieke laadpunten geraadpleegd kan worden. De data werden recent nog uitgebreid met, voor zover beschikbaar, informatie over betaalmogelijkheden, het al dan niet bezet zijn van het laadpunt en prijzen. De basisdata worden ook ter beschikking gesteld aan de netbeheerders en aan lokale overheden, die erom vragen.

2.5 OVERLEGSTRUCTUUR UITBOUWEN

A. CPT-team

Het CPT-team werd in 2016 op de rails gezet. Naast de Vlaamse overheid zijn ook FEBIAC, TRAXIO, VUB, BBL, NGVA, Waterstofnet, EANDIS, INFRAx, Open charge point, VVSG, VIL, I-Cleantech, VOLTA, AGORIA en AVERE Belgium nog steeds lid.

B. Green Deals gedeelde mobiliteit en duurzame stedelijke logistiek

De Green Deal gedeelde mobiliteit (ondertekend in 2017) heeft o.a. als doelstelling om het aantal elektrische deelwagens te verviervoudigen en een regulier aanbod van elektrische deelfietsen te voorzien. Specifiek voor CPT wordt deze Green Deal opgevolgd in de stuurgroep en in de werkgroep elektrisch gedeelde mobiliteit. Mede dankzij deze Green Deal nam het aantal elektrische deelwagens de afgelopen jaren sterk toe. Eind 2020 telde Vlaanderen 571 elektrische deelwagens, goed voor een stijging van 57% t.o.v. 2019. Eind 2020 is bijna 1 op 4 deelwagens (23%) van het totale deelwagenvoertuigenpark in Vlaanderen batterij elektrisch. Geografisch is het elektrisch autodelen ook wijdverspreid, in bijna 1 op de 4 Vlaamse gemeenten vinden we minstens één elektrische deelwagen¹. Ondertussen is de Green Deal, als gevolg van COVID-19, verlengd tot 30 juni 2021.

Begin april 2019 werd de Green Deal duurzame stedelijke logistiek ondertekend. Via deze Green Deal engageren bedrijven en lokale overheden zich voor het efficiënt en emissievrij beleveren van steden. Het gaat daarbij om voertuigkilometers vermijden, milieuvriendelijkere en waar mogelijk zero-emissie transportmiddelen inzetten of actoren verbinden rond duurzame stedelijke logistiek. In 2020 gingen verschillende stuurgroepen door, werden bijkomende partners betrokken en vonden netwerkevenementen plaats voor kennisuitwisseling over goede praktijken. Er zijn ondertussen al meer dan veertig partners met concrete acties. Op het vlak van vergroening ligt de focus vooral op de uitrol van voertuigen op alternatieve brandstoffen voor stedelijke logistiek, zoals bestelwagens, cargofietsen, ...

C. Overleg binnen België

De opvolging van gewest- en grensoverschrijdende aspecten van CPT gebeurde ook in 2020 via de overkoepelende ENOVER-transport werkgroep onder coördinatie van de federale overheid. De departementen Omgeving, Mobiliteit en Economie vertegenwoordigen de Vlaamse overheid hierin.

D. Overleg over de grenzen

Ook op **BENELUX-niveau** werden de ontwikkelingen vanuit Vlaanderen opgevolgd. In 2020 was er vooral afstemming over de oprichting van een BENELUX 'ID Registration Organisation', in uitvoering van het Europese project IDACS (zie verder).

De **Europese** ontwikkelingen werden opgevolgd, o.a. de besprekingen binnen het 'Sustainable Transport Forum (STF)' en het 'Committee on Alternative Fuels Infrastructure' dat de Europese Commissie ondersteunt bij de omzetting van de CPT-richtlijn. In 2020 werden binnen het STF richtlijnen opgesteld ter ondersteuning van overheden bij de uitrol van publieke

¹ Zie voor meer details het 'jaarrapport autodelen 2020' van Autodelen.net (<https://www.autodelen.net/corona-heeft-nauwelijks-invloed-op-groei-autodelen/>)

oplaadinfrastructuur. Het departement Omgeving, in samenwerking met het departement Mobiliteit, vertegenwoordigde Vlaanderen ook op de 'Governmental Support Group (GSG)', een informeel netwerk van Europese lidstaten waarbinnen expertise en ervaringen m.b.t. CPT-beleid worden uitgewisseld. Ook de werkzaamheden binnen de werkgroep 'clean vehicles and fuels' van POLIS (een netwerk van Europese steden en regio's voor transportinnovaties) werden opgevolgd,

In 2017 werd het project **BENEFIC** in het kader van het Connecting Europe Facility (CEF) programma goedgekeurd. Dit project wordt gefinancierd door Europa en tot eind 2020 getrokken door het departement Omgeving. Er wordt samengewerkt met het departement Mobiliteit, het Brussels Instituut voor het Leefmilieu, Brussel Mobiliteit en het Nederlandse Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Binnen BENEFIC is er 7.330.000 euro aan Europese middelen beschikbaar voor investeringen in infrastructuur voor alternatieve brandstoffen (laadpalen, CNG/LNG/waterstof infrastructuur en walstroom). Er werden in 2018 twee projectoproepen georganiseerd waarbij in totaal 33 projecten werden geselecteerd. Een overzicht van de geselecteerde projecten is te vinden op www.benefic.eu/projecten. In 2020 werd de projectuitvoering verder opgevolgd. Ondertussen is een tiental projecten afgerond, zes projecten werden vroegtijdig stopgezet. Omwille van vertragingen in de uitvoering van meerdere projecten, werd in 2020 een verlenging van BENEFIC voor twee jaar aangevraagd bij de Europese Commissie.

In 2018 ging het Europese project **e-Mopoli** project van start met als partner het departement Omgeving. Dit project loopt tot eind 2022. Het gaat om een interregionale samenwerking tussen regio's en stakeholders in België (Vlaanderen), Italië, Finland, Roemenië, Noorwegen, Letland, Griekenland en Slovenië. Hierbij worden kennis en ervaringen uitgewisseld over elektrisch rijden. Er is een budget van 1,36 miljoen Euro beschikbaar vanuit Europa.

Tenslotte is de Vlaamse overheid partner van het **IDACS** (ID & Data Collection for Sustainable Fuels in Europe) project en trekker voor België. De Europese Commissie ondersteunt hierbij 15 lidstaten in het uitwerken van een geharmoniseerd systeem voor de verzameling en ontsluiting van data gerelateerd aan de infrastructuur voor alternatieve brandstoffen, o.a. locatie en beschikbaarheid. Hiervoor werden in 2020 stappen gezet voor dataontsluiting via het Belgische nationale toegangspunt voor mobiliteitsdata, www.transportdata.be. Het tweede luik van het project gaat over het ontwikkelen van een gecoördineerd systeem voor het toekennen van unieke identificatiecodes als noodzakelijke voorwaarde om Europese interoperabiliteit mogelijk te maken. In 2020 werden voorbereidende stappen gezet voor de oprichting van een BENELUX 'ID Registration Organisation' voor het toekennen van ID's voor marktpartijen actief in de BENELUX-landen. Via deze twee luiken zal de gebruiksvriendelijkheid van de infrastructuur sterk verhogen. Het project loopt van februari 2019 tot december 2021 en heeft een totaalbudget van 3,7 miljoen euro. De Belgische werking wordt nauw afgestemd met de Nederlandse partner, tevens coördinator van het project.

2.6 PILOOTPROJECTEN EN ONDERBOUWENDE STUDIES OPSTARTEN

In 2016 werd de **eerste projectoproep** 'Clean power for transport' gelanceerd. Er werden 7 projecten geselecteerd, die in 2017 van start gingen. Deze projecten zijn afgelopen.

- 'Opwaardering en opschaling aanbod elektrische voertuigen in autodeelvloot cambio autodelen' getrokken door Cambio

- 'Transitie naar zero-emissie voor collectief busvervoer' getrokken door The new drive
- 'Clean power for taxi's' getrokken door Bond Beter Leefmilieu Vlaanderen
- 'E-carsharing for cohousing' getrokken door Partago
- 'CPT in the picture' getrokken door AVERE afdeling België (ASBE)
- 'Faciliteren van de elektrificatie van lichte vrachtwagens in 4 types nichevloten' getrokken door Westlease
- 'Platform elektrische bedrijfswagens' getrokken door Traxio

In 2017 werd een **tweede projectoproep** 'Clean power for transport' gelanceerd. De 10 geselecteerde projecten gingen allen van start begin 2018. Deze projecten zijn afgelopen.

- 'Elektrische dienstfietsen' getrokken door de stad Brugge
- 'Niet voor groentjes... WAAK mobiliseert duurzaam groen' getrokken door WAAK
- 'EV-Rijders Community' getrokken door EV Belgium
- '365 SNEL (365 dagen SNelle ELEktrische fiets)' getrokken door KU Leuven
- 'Opschaling aanbod elektrische stadsvoertuigen in autodeelvloot na de kantooruren' getrokken door Cambio
- 'Vlaams Kennisplatform Slim Laden' getrokken door Energyville
- 'E-deal: Elektrisch Delen van Eigen Auto's voor bedrijven en Lokale overheden' getrokken door Autodelen.net
- 'Testrijders' getrokken door BBL
- 'Officenter deelt met de buurt' getrokken door Officenter
- 'Onderzoeksproject inzake de integratie van EV in de Frequency Containment Reserve (FCR) markt met Vehicle-to-Grid-laders (V2G)' getrokken door EV-consult

In 2018 werd een **derde projectoproep** 'Clean power for transport' gelanceerd. Er werden 13 projecten geselecteerd. De meeste zijn begin 2019 gestart.

- 'Downsizen en vergroenen wagenpark' getrokken door de gemeente Lummen
- 'One-stop-shop groene bedrijfsvloot' getrokken door Voka
- 'Duurzaam transport rond Plankendael' getrokken door KMDA
- 'Zero-emissie Antwerp-Taks' getrokken door Antwerp-Tax
- 'Nog meer elektriciteit bij solidariteit' getrokken door Solidariteit voor het Gezin
- 'Verduurzaming van de gemeentelijke vloot' getrokken door gemeente Bonheiden
- 'Carglass zet in op zero-emissie vloot' getrokken door EV Consult
- 'Willemen gaat voor zero-emissie vloot' getrokken door EV Consult
- 'Mobility @ Evolis' getrokken door Futureproofed-Energy
- 'Golf 2 elektrische vloot' getrokken door IT-Planet
- 'Golf 2 elektrische vloot' getrokken door X-Care
- 'Pilot schone stille bevoorrading stedelijke horeca' getrokken door Sligro Food Group
- 'DHL goes green in Flanders' getrokken door DHL International

De **vierde projectoproep** 'Clean power for transport' werd in juni 2019 gelanceerd. Er werden 17 projecten geselecteerd. De meeste zijn begin 2020 gestart:

- 'Project Parker' getrokken door Umicore

- 'Home@Work' getrokken door Durabrik
- 'Unilin laadpaalinfrastuctuur' getrokken door Unilin
- 'Slim en flexibel laden' getrokken door Multiobus
- 'Laadinfrastructuur elektrische wagens' getrokken door Encon
- 'Laadsysteem elektrische wagens en fietsen' getrokken door Microflor
- 'Road to sustainable transport' getrokken door Ingenium
- 'Duurzame logistiek voor horeca' getrokken door Q8
- 'e-Drive' getrokken door BASF
- 'Vergroenen en delen van het wagenpark' getrokken door gemeente Oud-Turnhout
- 'Maak een e-Mobipunt' getrokken door Vlaams-Brabant
- 'CPT communityproject' getrokken door CoopStroom
- 'Sociale deelmobiliteit' getrokken door De Ideale Woning
- 'Match' getrokken door Buurtsalon Vaart
- 'Laadpalen site Eeklo' getrokken door Victor Buyck Steel Construction NV
- 'Laadpalen site Wondelgem' getrokken door Victor Buyck Steel Construction NV
- 'Groene laadzone' getrokken door Verhelst Bouwmaterialen

De **vijfde projectoproep** 'Clean power for transport' werd in juni 2020 gelanceerd. Er werden 18 projecten geselecteerd. De meeste zijn eind 2020 gestart. Met deze projecten werd uitsluitend ingezet op bijkomende laadinfrastructuur. Als alles verloopt volgens plan zullen hiermee op 119 locaties in Vlaanderen precies 300 gewone laadpalen (meestal met twee laadpunten), 58 snelladers en 26 ultrasnelladers worden uitgerold. Dat is goed voor minimaal 575 en maximaal 1.150 laadpaalequivalenten, afhankelijk van de mate van toegankelijkheid na realisatie:

- 'Multimodaal parking' getrokken door Allego
- 'Publiek laden in retail' getrokken door Allego
- 'Laadinfrastructuur Groep Thoen' getrokken door Stestemat
- 'Bijkomende laadpalen' getrokken door Raes
- 'Oosteroever' getrokken door EV Point
- 'AC/DC laadinfrastructuur' getrokken door A&M Invest
- 'Laadinfrastructuur AC/DC' getrokken door Jennes
- 'Gentse sportaccomodaties' getrokken door MVW
- 'Uitbreiding laadinfrastructuur' getrokken door Interparking
- 'Optimale benutting groene energie' getrokken door Immo Costenoble
- 'Rplaza' getrokken door Fastned
- 'Plassendalebrug' getrokken door Fastned
- 'Gumption' getrokken door Threepower
- 'Laadvoorziening restaurants' getrokken door Twelcon power systems
- 'Laadvoorziening keukenwinkels' getrokken door Twelcon power systems
- 'Laadvoorziening expo's' getrokken door Twelcon power systems
- 'Vivinvest' getrokken door Threepower
- 'Slimme laadinfrastructuur voor bedrijventerreinen' getrokken door Interleuven

Meer informatie over de projecten kan gevonden worden op de website <https://www.milieuvriendelijkevoertuigen.be/Vlaamse-projecten>.

In 2020 werden geen studies/opdrachten uitbesteed.

2.7 WATERGEBONDEN CPT PROMOTEN

A. Walstroom voor binnenschepen

Binnen het structurele overleg van het binnenvaartservicesplatform werd de operationele samenwerking tussen de havenbesturen, de beroepsvaartsector en het departement MOW voortgezet en versterkt voor de vergroening van de binnenvaart o.a. gericht op het verminderen van de emissies door het gebruik van walstroom.

Binnenschepen kunnen in de Vlaamse havengebieden al langer gebruik maken van walstroomvoorzieningen. De uitbouw van een netwerk aan walstroomvoorzieningen voor binnenschepen was een prioriteit en is nu nog steeds lopende. Er zijn tot op heden al 607 oplaadpunten (inclusief walstroomkasten voor privé gebruik door de havens), zie <https://www.binnenvaartservices.be/walstroom/aanvragen.php?lang=nl>.

In het kader van het LIFE-project 'CLEan INland SHipping (CLINSH)' werd in 2018 door North Sea Port de bouw van 2 kasten aan het Insteek-Sifferdok uitgewerkt. In 2019 heeft De Vlaamse Waterweg 2 kasten te sluis Harelbeke en 10 walstroomkasten ter hoogte van de wachtkade opwaarts de sluis van Wijnegem op rechteroever van het Albertkanaal operationeel verklaard. Deze laatste werden ondersteund door het BENEFIC-project.

De Vlaamse Waterweg voorziet ook de bouw van 2 kasten t.h.v. sluis Sint-Baafs-Vijve (operationeel eind 2021). Naast de publieke walstroomkasten, heeft de Haven van Antwerpen nog 32 private walstroomkasten voor hun eigen sleep- en baggerschepen en in het Kattendijkdok (stadshaven) en baten ze 3 kasten uit specifiek voor riviercruises.

Om het gebruik van walstroom door de binnenvaart te stimuleren, werd in september 2020 in samenwerking met North Sea Port Flanders, De Vlaamse Waterweg en departement Mobiliteit en Openbare Werken een communicatiecampagne en een gratis energiescan opgestart. Centraal in de campagne staat de bewustwording van energieverbruik. Ook technische aspecten, zoals compatibiliteit van het elektriciteitsnet aan boord van het schip en de walstroomkast, worden in de energiescan onderzocht. Er hebben zich 31 schippers aangemeld. Alle scans zouden tegen de zomer van 2021 uitgevoerd moeten zijn. Daarna volgt een bredere communicatiecampagne om het energiebewustzijn van de schippers in de ganse sector te verhogen. De ambitie is om de huidige deelnemers hierin een plaats te geven als walstroomambassadeurs.

B. LNG voor de binnenvaart en zeevaart

In Vlaanderen wordt er momenteel nog niet zoveel op LNG gevaren, maar er is wel geïnvesteerd in de noodzakelijke voorzieningen. In de maritieme sector neemt de vraag toe en zijn er ook diverse LNG-schepen in aanbouw. LNG, als fossiele brandstof, wordt meer en meer beschouwd als een overgangsbrandstof voor maritiem transport. Tegelijk wordt onderzoek gestart naar zero-emissie alternatieven (waterstof, ammonia, ...). De vraag naar LNG voor zeeschepen zal de komende jaren wellicht nog toenemen in de Vlaamse zeehavens, vooral in Zeebrugge en Antwerpen. LNG-bunkering is nu reeds mogelijk in alle Vlaamse zeehavens (Antwerpen, Zeebrugge, Gent en Oostende) via mobiele installaties. Deze techniek wordt geregeld toegepast in Antwerpen, Zeebrugge en Gent.

Momenteel is er één zeegaand LNG bunkerschip actief in de Vlaamse, Franse en Nederlandse Noordzeehavens (“Green Zeebrugge”). Bijkomende bunkerschepen worden op dit moment gebouwd door nieuwe spelers op de markt. In de haven van Antwerpen is een vaste installatie voor LNG-bunkering van binnenvaartschepen en kleine zeeschepen gepland.

Evoluties m.b.t. het gebruik van LNG voor vaartuigen worden opgevolgd binnen de Rijnvaartcommissie, op Europees niveau en in de Vlaamse LNG Expertengroep.