

ACTIEPLAN CPT: JAAR 4

**Stand van zaken uitvoering 'Clean
power for transport' 2019**



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..... | 11 |
| 2.3 Het goede voorbeeld geven..... | 11 |
| A. Actieplan Vlaamse overheid | 11 |
| B. Actieplan De Lijn | 12 |
| 2.4 Duidelijkheid scheppen | 12 |
| A. Visie 2030..... | 12 |
| B. Website..... | 12 |
| C. Data | 13 |
| E. “Van Euh? naar Aha!” | 13 |
| F. Groepsaankoop elektrische wagens..... | 13 |
| 2.5 Overlegstructuur uitbouwen | 13 |
| A. CPT-team | 13 |
| B. Green Deals gedeelde mobiliteit en duurzame stedelijke logistiek | 14 |
| C. Overleg binnen België..... | 14 |
| D. Overleg over de grenzen | 14 |
| 2.6 Pilotprojecten en onderbouwende studies opstarten..... | 15 |
| 2.7 Watergebonden CPT promoten..... | 18 |
| A. Walstroom voor binnenschepen | 18 |
| B. LNG voor de binnenvaart en zeevaart..... | 18 |

1. Doelstellingen en cijfers

Doelbereik CPT-actieplan

| | Toestand 2018 | Toestand 2019 | Streefdoel 2020 |
|----------------------------------|---------------|---------------|-----------------|
| Marktaandeel BEV | 0,82 % | 1,95 % | 7,5 % |
| BEV-vloot | 7.911 | 13.754 | 60.500 |
| PHEV-vloot | 25.376 | 32.733 | 13.600 |
| Publiek toegankelijke laadpunten | 3.047 | 3.724 | 7.400 |
| Marktaandeel CNG | 0,99 % | 0,81 % | 5 % |
| CNG-vloot | 9.644 | 12.395 | 41.000 |
| CNG-stations | 105 | 105 | 300 |
| H2-stations | 2 | 2 | 20 |

Tabel 1: Overzicht bereik streefdoelen uit CPT-actieplan

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, maar in absolute termen is ze nog beperkt (tabel 1 en fig. 1 tot 5). De 2020 doelstellingen voor BEV- en CNG-wagens zijn nog niet in zicht, de doelstelling voor PHEV wordt ruimschoots overschreden. In 2019 daalt het marktaandeel PHEV, terwijl het marktaandeel BEV meer dan verdubbelt. Zeker bij bedrijfswagens winnen de elektrische modellen sterk aan populariteit (fig. 3). Binnen de EU bevindt België en bij uitstek Vlaanderen zich nog in de top tien voor het marktaandeel 'elektrisch' (fig. 5). Kanttekening daarbij is dat vooral het aandeel plug-in-hybride wagens in België hoog is.

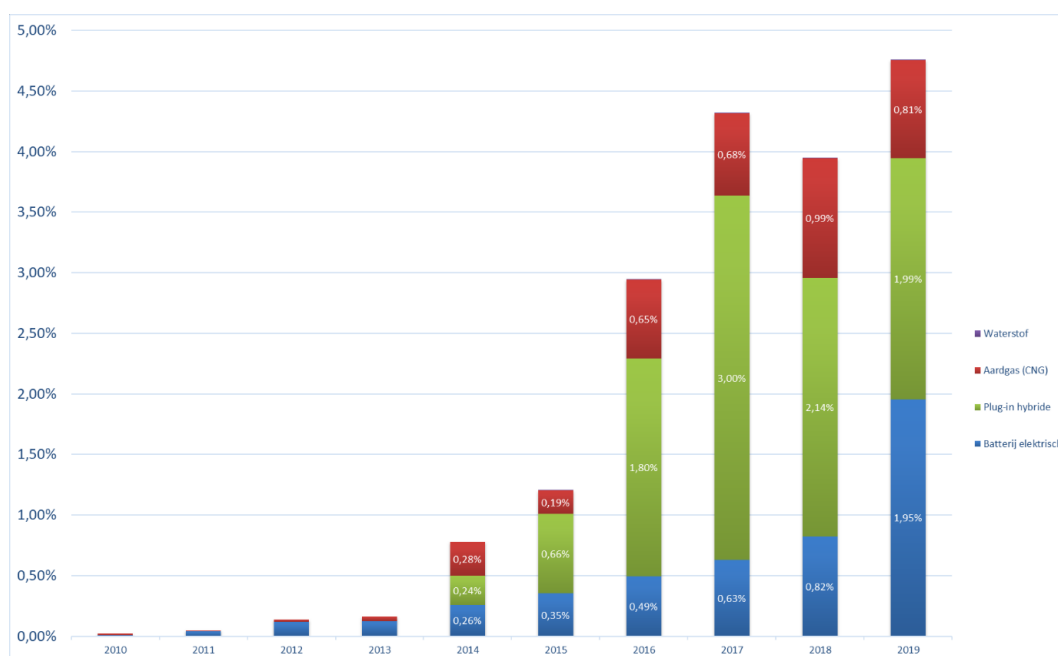


Fig. 1: Evolutie marktaandeel milieuvriendelijke wagens (2010-2019)

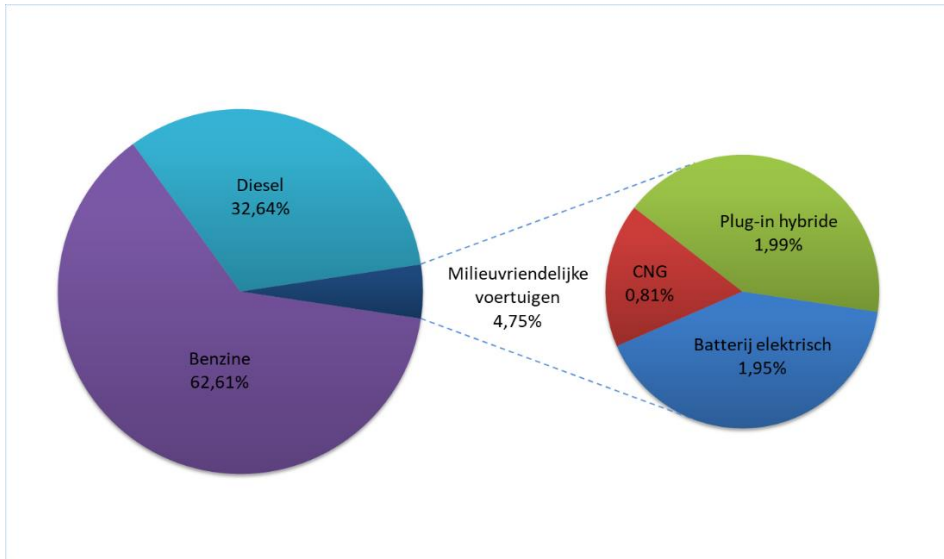


Fig. 2: Marktaandeel milieuvriendelijke wagens t.o.v. totaal (2019)

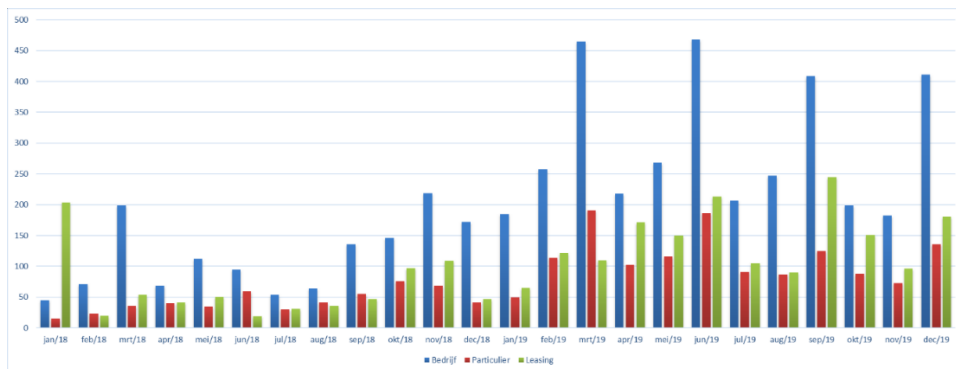


Fig. 3: Evolutie verkoop BEV per maand en per doelgroep (2018-2019)

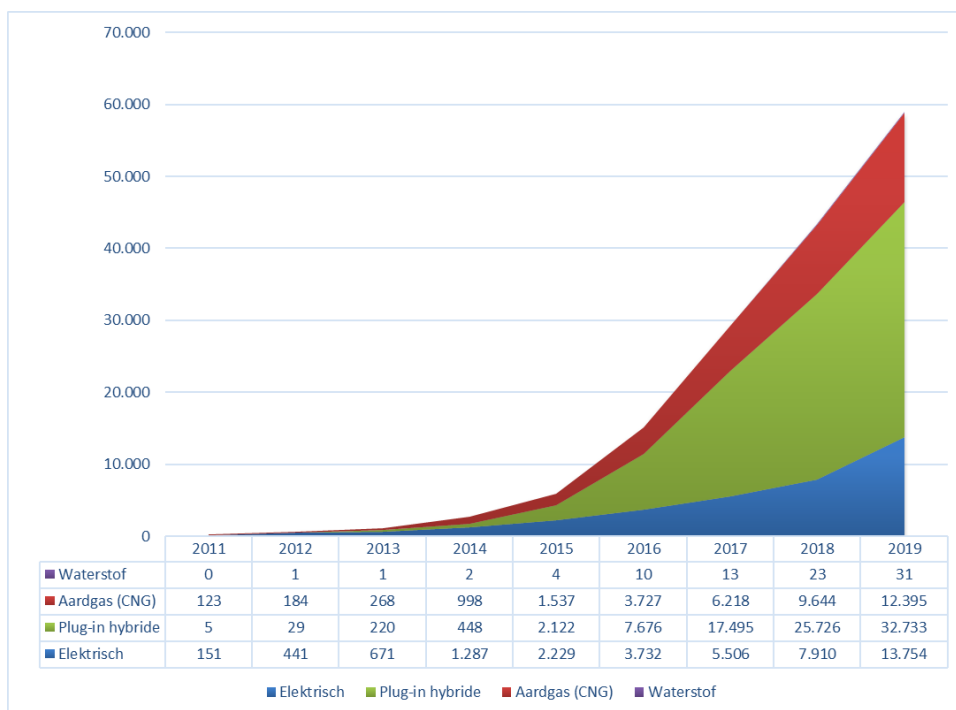


Fig. 4: Evolutie vloot milieuvriendelijke wagens (2011-2019)

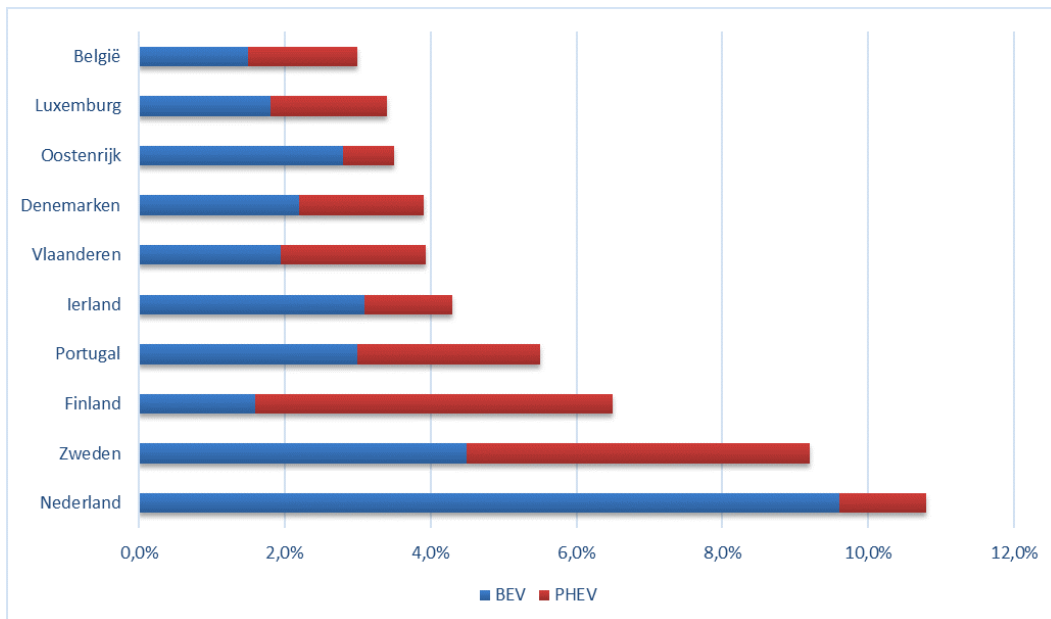


Fig. 5: EU top 10 landen/regio's marktaandeel elektrische wagens (bron: European Alternative Fuels Observatory, januari 2020)

Overeenkomstig de doelstelling werd in 2019 hard gewerkt aan de uitrol van de **laadinfrastructuur** (tabel 2 en fig. 6). 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 12 elektrische voertuigen per publiek laadpunt. 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 120 wagens. Ook het aantal H2-stations blijft stabiel, al wordt er de komende tijd een inhaalbeweging verwacht. Het aantal H2-wagens blijft wel zeer beperkt (momenteel 31 wagens).

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

| | ≤ 22 kW - laadpunten | Snellaad-locaties | CNG – tankstations |
|-----------------|----------------------|-------------------|--------------------|
| Antwerpen | 908 | 13 | 25 |
| Limburg | 484 | 5 | 13 |
| Oost-Vlaanderen | 973 | 11 | 23 |
| Vlaams Brabant | 586 | 7 | 20 |
| West-Vlaanderen | 773 | 6 | 20 |
| Totaal | 3.724 | 42 | 101 |

Tabel 2: Aantal publieke laadpunten en CNG-stations in Vlaanderen

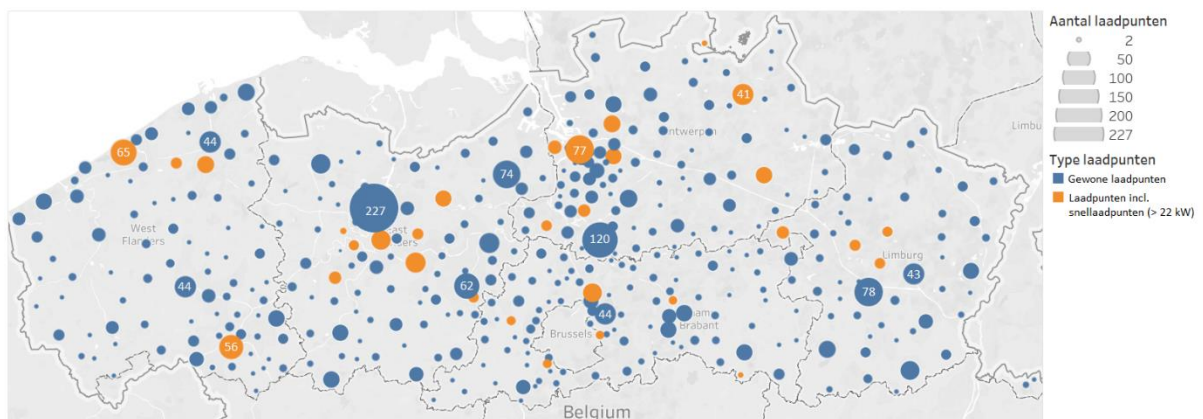


Fig. 6: Overzicht aantal publieke (snel)laadpunten per postcode. Op plaatsen aangeduid in blauw zijn enkel gewone laadpunten aanwezig. Op plaatsen aangeduid in oranje duidt het aantal op de combinatie van gewone laadpunten en snellaadpunten.

Naast de personenwagens is er nog een hele groep andere voertuigen die ook elektrisch rijden. Ook deze groep gaat in stijgende lijn (fig. 7-10). De grootste groep zijn de lichte elektrische voertuigen (LEV), gaande van tweewielers tot kleine vierwieler 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.

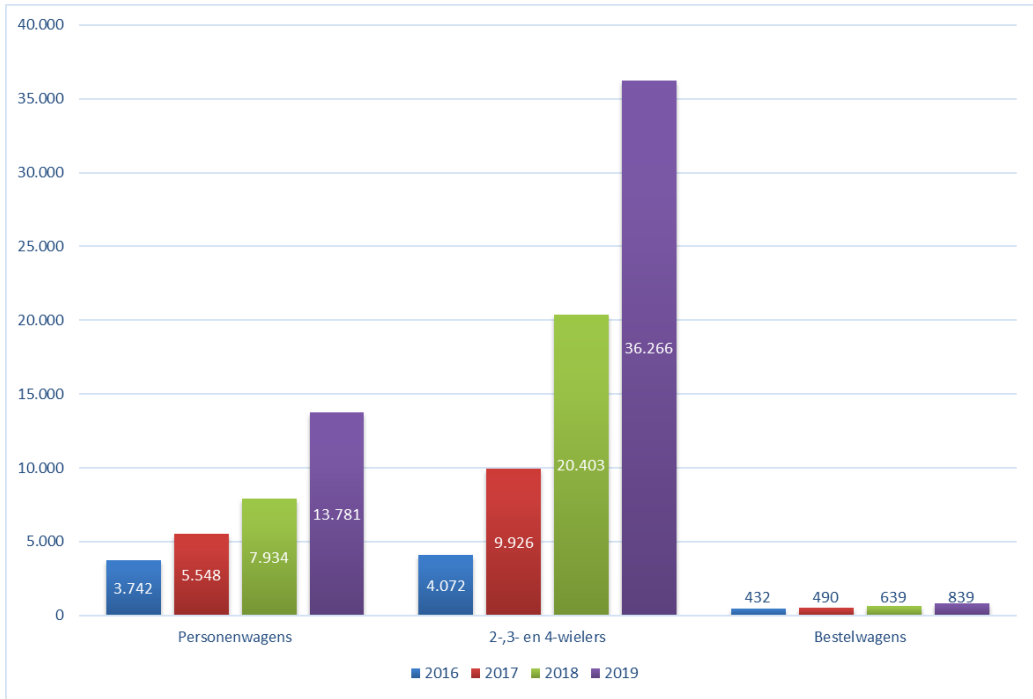


Fig. 7: Evolutie vloot BEV per type (2016-2019)

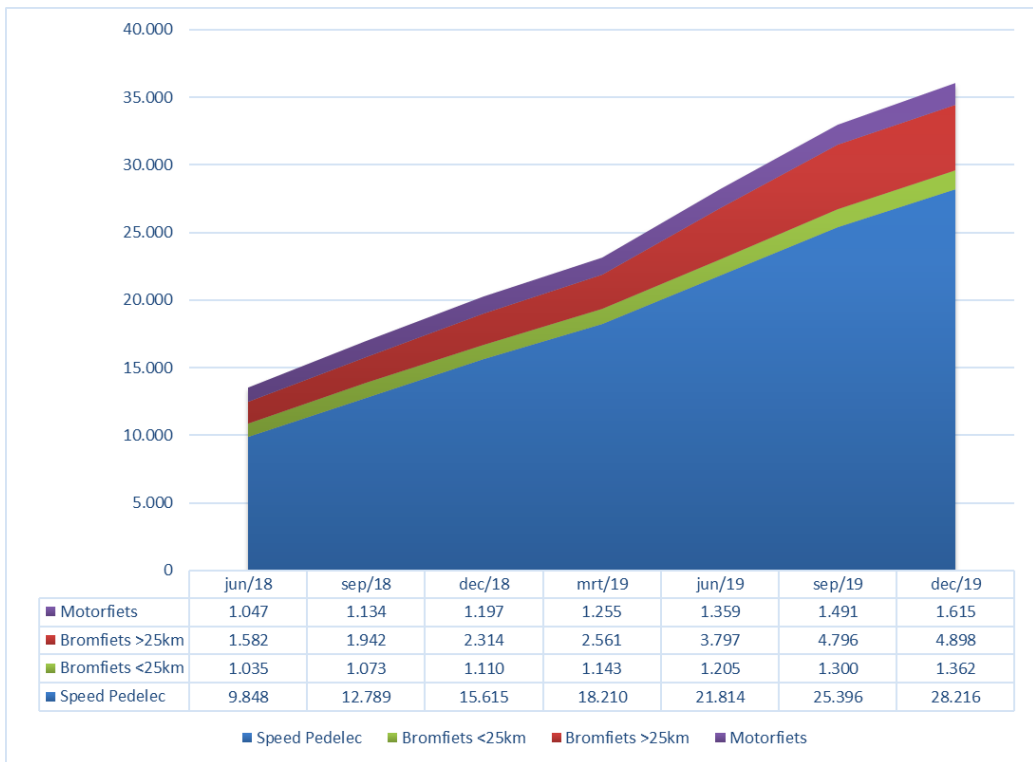


Fig. 8: Evolutie vloot LEV (2018-2019)

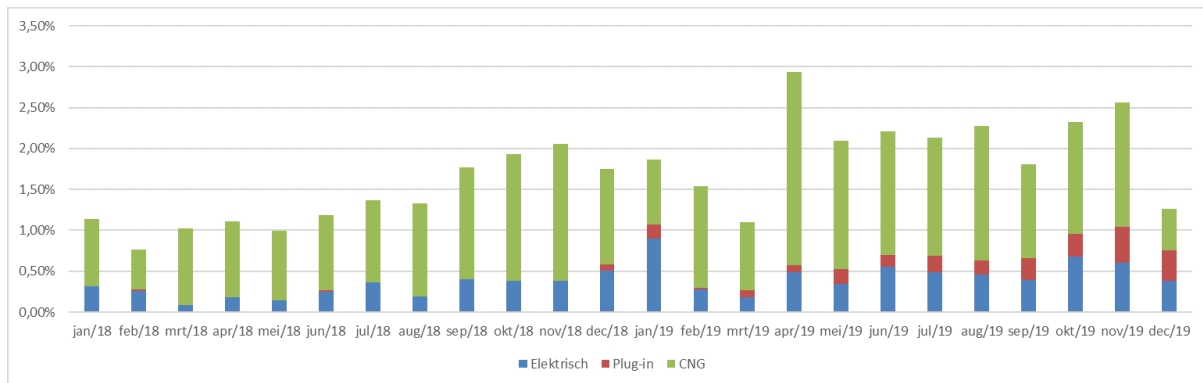


Fig. 9: Evolutie CPT marktaandeel lichte vracht (≤ 3.5 kon) per maand (2018-2019)

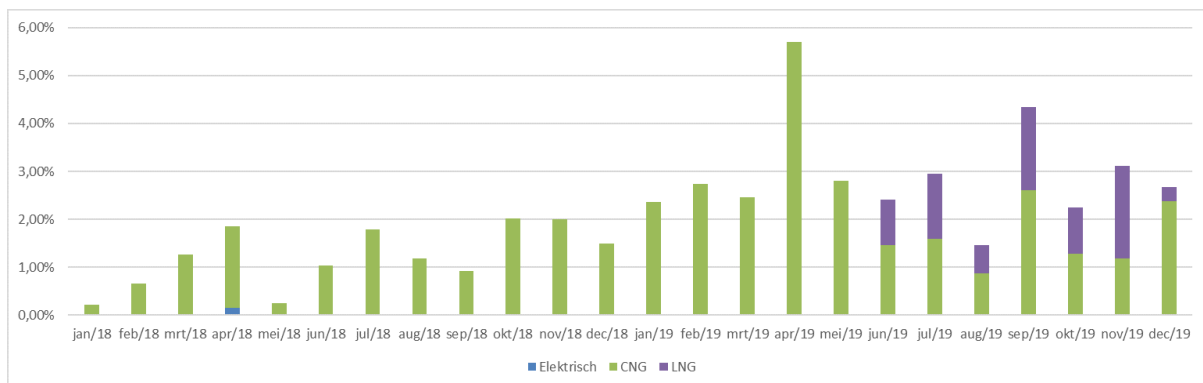


Fig. 10: Evolutie CPT marktaandeel zware vracht (> 3.5 kon) per maand (2018-2019)

2. Belangrijkste maatregelen

2.1 FINANCIËEL STIMULEREN

A. Fiscaliteit groene voertuigen

Sinds 1 januari 2016 is de vergroende jaarlijkse verkeersbelasting van toepassing. Elektrische voertuigen en voertuigen aangedreven op waterstof zijn volledig vrijgesteld, plug-in hybride voertuigen en aardgasvoertuigen ook tot 2020. Vanaf 2019 zal er ook voor elektrische motorfietsen geen BIV meer moeten betaald worden. Ze waren al vrijgesteld van verkeersbelastingen.

Ondertussen is ook eenzelfde vergroening van de belastingen voor bestelwagens een feit. Het gaat over motorvoertuigen, bestemd voor het vervoer van goederen waarvan de maximaal toegelaten massa maximum 3500 kilogram bedraagt.

B. Premie

Van begin 2016 tot eind 2019 hadden particulieren recht op een premie bij de aankoop van een nieuwe zero-emissie wagen. Vanaf begin 2018 was dit ook het geval voor vzw's en autodeelaanbieders. Naast wagens kwamen vanaf dan ook elektrische bromfietsen B en elektrische motorfietsen in aanmerking voor een premie. In 2019 kwamen hier ook de taxi's bij.

Er was in 2019, net zoals de voorgaande jaren, een budget voorzien van 5 miljoen euro. Er werden 2.610 aanvragen ingediend door natuurlijke personen en 59 aanvragen door vzw's, autodeelaanbieders en taxibedrijven. Een totaalbedrag van 5.270.891 euro werd uitgekeerd. Bij de natuurlijk personen werden premies voor 1.177 elektrische wagens aangevraagd. De meest populaire modellen waren Tesla model 3 (297 stuks), Nissan Leaf (226 stuks) en Renault Zoë (222 stuks). De helft van de wagens aangekocht door natuurlijke personen had een kostprijs hoger dan 41.000 euro, slechts 20% van de wagens had een kostprijs lager dan 31.000 euro. Er werden door de natuurlijke personen 1.154 elektrische bromfietsen categorie B aangevraagd met als meest populaire merken Niu, Super Soco, Lifan. De aanvaarde dossiers van de vzw's, autodeelaanbieders en taxibedrijven tellen 87 elektrische wagens en 595 elektrische bromfietsen. Meestal gaat het telkens over 1 wagen of bromfiets, soms over veel meer. In totaal werden voor 2016, 2017, 2018 en 2019 samen 4.873 premies toegekend voor een totaalbedrag van 11.874.008 euro.

| Aanvaarde dossiers | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 Natuurlijke Personen | 2019 Vzw's, deel – en taxibedrijven | 2019 totaal |
|-------------------------|-----------|-----------|-----------|---------------------------------|-------------------------------------------|-------------|
| Cat 1 (< 31.000) | 257 | 119 | 92 | 239 | 13 | 252 |
| Cat 2 (< 41.000) | 427 | 177 | 494 | 346 | 13 | 359 |
| Cat 3 (< 61.000) | 0 | 0 | 2 | 473 | 9 | 482 |
| Cat 4 (> 61.000) | 36 | 18 | 39 | 119 | 3 | 122 |
| Elektrische Bromfiets B | / | / | 485 | 1154 | 6 | 1.160 |
| Elektrische Motorfiets | / | / | 73 | 279 | | 279 |
| Totaal | 720 | 314 | 1.185 | 2.610 | 44 | 2.654 |
| Bedrag (euro) | 3.296.500 | 1.131.500 | 2.175.117 | 4.646.371 | 624.520 | 5.270.891 |

Tabel 3: Overzicht goedgekeurde aanvragen zero-emissie premie 2016-2019

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 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 door Fluvius gegund aan Allego. Eind 2019 waren 2.776 laadpunten geplaatst via de netbeheerder operationeel, waaronder alle punten van de periode 2016-2018. Van het lot 2019 zijn 622 van de 864 laadpunten operationeel. Het vastleggen van locaties in overleg met de lokale besturen en met de concessiehouder verliep in 2019 moeizamer dan bij de start.

In 2019 waren er 178 aanvragen volgens 'Paal volgt wagen', een sterke stijging in vergelijking met het jaar voordien (68 aanvragen). 40 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. In het najaar van 2019 werd ook het lot 2020 (1.326 laadpunten) door Fluvius gegund aan Allego.

| Uitrol door Fluvius / Allego | 2016-2017 | 2018 | 2019 | Planning 2020 |
|-------------------------------------------------------|-----------|------|------|---------------|
| Doelstelling (aantal laadpunten) | 1.288 | 866 | 864 | 1.326 |
| Aantal laadpunten operationeel | 1.288 | 866 | 622 | - |
| Aantal laadpunten in uitvoering | - | - | 242 | 26 |
| Aantal paal volgt wagen aanvragen | 66 | 68 | 178 | - |
| Aantal paal volgt wagen aanvragen ontvankelijk | 7 | 13 | 40 | - |

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

Antwerpen, Leuven en Sint-Truiden

Antwerpen en Sint-Truiden kozen ervoor de basisinfrastructuur zelf te organiseren voor de loten 2016-2020. 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 656 punten plaatsen zodat de basisinfrastructuur tegen 2020 in totaal 5.000 punten telt. Het aantal gerealiseerde punten loopt bij deze steden achter op de doelstellingen. De informatie over de uitrol in deze steden stroomt bovendien niet altijd goed door, waardoor de in tabel 5 opgenomen data niet met zekerheid volledig of actueel zijn.

| Aantal laadpunten | Doelstelling situeringsplan | Basisinfrastructuur operationeel | Basisinfrastructuur in uitvoering | Totaal publieke punten geplaatst vanaf 2016* |
|-------------------|-----------------------------|-----------------------------------|-----------------------------------|----------------------------------------------|
| Antwerpen | 628 | 74 | 16 | 192 |
| Leuven | 38 (2017) | 38 door Fluvius voor 2018 en 2019 | 28 door Fluvius | 52 |
| Sint-Truiden | 44 | 4 | ? | 4 |
| Totaal | 710 | 78\$ | 16 | 248 |

Tabel 5: Overzicht laadpunten in Antwerpen, Leuven en Sint-Truiden (onvolledige data).

*Som van basisinfrastructuur, paal volgt wagen laadpunten en andere publiek toegankelijke laadpunten (bijv. in parkings).

Volgens de opgevraagde informatie zal in Antwerpen de infrastructuur in 2020 fors uitgebreid worden. Hierbij wordt vooral ingezet op snelladers, waarvan er minstens 8 zullen bijkomen in 2020, en laadpunten in publiek toegankelijke parkings.

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 snelladers (vanaf 43kW) op en in de nabijheid van de voornaamste snelwegen. In totaal gaat het over 41 locaties voor snelladen, waarbij op 2 locaties ook ultrasnelladen (tot 350kW) mogelijk is. Momenteel is op 24 dienstzones langs de snelweg - beheerd door het Vlaams Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) - laadinfrastructuur aanwezig, op 21 dienstzones staan operationele snelladers. In 2019 werden ook de eerste ultrasnelladers in gebruik genomen in Wetteren (telkens 4 snellaadpunten voor beide richtingen). Ook een 6-tal carpoolparkings/P&R zijn voorzien van snellaadinfrastructuur na een subsidieoproep van AWV en subsidiemogelijkheden binnen BENEFIC (zie verder). In 2019 werd een nieuwe oproep voorbereid om ook andere carpoolparkings/P&R te voorzien van laadinfrastructuur. In concessies voor snelwegparkings die opengesteld worden, zal ook telkens de verplichting opgenomen worden om minstens één snellader te plaatsen.

Dankzij BENEFIC - een Europees project op initiatief van het Departement Omgeving – zal het bestaande netwerk van (ultra)snelladers in 2020 verder uitgebreid worden. Zo heeft Fastned al aangekondigd dat ze op 13 dienstzones (ultra)snelladers gaat uitrollen.

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 Vlaamse actieplan 'Clean Power for Transport'. Voor 2019 betekent dit dat elke entiteit een jaarlijks aankoopandeel van 9 % (PH)EV en 6,25 % CNG dient te realiseren. De doelstellingen zijn ook opgenomen in een nieuwe 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. In 2019 werden door het Facilitair bedrijf 116 extra laadpunten geïnstalleerd. Hiermee komt het totaal aantal laadpunten in of aan de gebouwen van de Vlaamse overheid op 342. Daarnaast zijn er nog een 50-tal punten in afwerking. Bijkomend staan er 150 punten op de planning voor de periode 2020-2021.

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 totaal zijn er in 2019 106 'groene' voertuigen aangekocht door de Vlaamse overheid: 66 BEV's, 27 PHEV's en 13 CNG wagens. De aandelen BEV, PHEV en CNG in het wagenpark bedragen eind 2019 respectievelijk 2,21% en 1,57% en 3,95%. 31 entiteiten haalden de doelstelling van 9 % (PH)EV en vijf de doelstelling van 6.25 % CNG.

| Type brandstof | Aantal wagens | Aandeel |
|-----------------|---------------|---------|
| Benzine | 1.305 | 32,58% |
| CNG | 168 | 3,95% |
| Diesel | 2.334 | 54,89% |
| Elektriciteit | 94 | 2,21% |
| LPG | 4 | 0,09% |
| Plug-in hybride | 67 | 1,57% |
| Hybride | 280 | 6,58% |
| Totaal | 4.252 | |

Tabel 6: Nieuwe aankopen in 2019 voor entiteiten Vlaamse overheid

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. De Lijn kondigde opstartprojecten aan voor volledig elektrische bussen inclusief laadinfrastructuur in Gent, Antwerpen en Leuven. In de Septemberverklaring 2018 van de Vlaamse Regering werd een bestelling van 925 volledig elektrische bussen vanaf 2020 aangekondigd. In 2019 werd in opdracht van het Departement MOW en De Lijn een verkennende studie voor de opmaak van een vergroeningsstrategie voor de openbaar vervoerbussen uitgevoerd door 'The European Investment Advisory Hyb (EIAH). In het Vlaams Regeerakkoord 2019-2024 wordt de doelstelling uit de Beheersovereenkomst bevestigd en wordt gesteld dat er in nieuwe aankoopprocedures enkel zero-emissiebusen worden toegelaten.

2.4 DUIDELIJKHEID SCHEPPEN

A. Visie 2030

Begin 2018 werd een eerste ontwerp van CPT-visie 2030 opgesteld. Deze tekst bevatte streefdoelen voor de marktaandelen van de diverse voertuigtypes in 2025 en 2030. Het ultieme doel is de transitie naar zero-emissievoer. 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.

B. Website

De website 'www.milieuvriendelijkevoertuigen.be', waarop informatie voor CPT-rijders bijeen wordt gebracht, werd ook in 2019 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 (Charge Pole Operators) 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. In 2019 werd deze opdracht met Ecomovement verdergezet.

E. "Van Euh? naar Aha!"

Begin 2019 liep de campagne "Van Euh? Naar Aha!". Deze campagne had als doel om de vooroordelen van de consumenten ten aanzien van elektrische wagens en tweewielers weg te werken. De campagne bestond uit een twee weken lopende radiospot, PR, communicatie op het Autosalon, advertenties op sociale media, een overname van de website milieuvriendelijkevoertuigen.be en Google advertenties.

F. Groepsaankoop elektrische wagens

Om de verkoop van batterij elektrische wagens extra te stimuleren en geïnteresseerde gebruikers te informeren, werd in 2019 een groepsaankoop voor batterij elektrische wagens en de bijhorende laadsystemen gelanceerd. De groepsaankoop liep van 15 januari tot 15 mei 2019, geïnteresseerden konden kiezen uit 4 modellen en/of bijhorende laadinfrastructuur. In totaal hebben binnen de looptijd 2.915 personen zich ingeschreven via de website. Na persoonlijk contact werden hiervan 1.748 gevalideerd als 'geloofwaardige leads'. Uiteindelijk werden er 112 elektrische voertuigen besteld binnen de groepsaankoop (6,4% conversieratio, wat hoog is voor groepsaankopen). Bijkomend werden ook 21 laadpunten besteld. Los van de resultaten zorgde de groepsaankoop voor een breed maatschappelijk debat over de kosten en voordelen van elektrisch rijden.

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. Het team kwam in 2019 één keer samen en besprak daarbij o.m. de omzetting van de EPBD-richtlijn.

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 in combinatie met de Vlaamse zero-emissie premie nam het aantal elektrische deelwagens sterk toe. In januari 2020 telt Vlaanderen 353 elektrische deelauto's, of 15 % van de totale autodeelvloot. 2.391 personen maken gebruik van rountrip e-autodelen, dit is exclusief de gebruikers van free floating elektrische deelwagens. Ondertussen komen ook nieuwe spelers op de markt van elektrisch autodelen en geven lokale overheden extra stimulansen om elektrisch autodelen te promoten.

Begin april 2019 werd de Green Deal duurzame stedelijke logistiek ondertekend. Via deze Green Deal engageren bedrijven en lokale overheden zich om het efficiënt en emissievrij beleveren van steden via een eigen actie te bevorderen. Het gaat daarbij om voertuigkilometers vermijden, milieuvriendelijkere en waar mogelijk zero-emissie transportmiddelen inzetten of actoren verbinden rond duurzame stedelijke logistiek. In 2019 gingen verschillende werkgroepen door, werden bijkomende partners betrokken en vond een netwerkevent plaats voor kennisuitwisseling over goede praktijken. Er zijn al meer dan dertig partners met acties.

C. Overleg binnen België

Ook in 2019 bleef de overkoepelende ENOVER-transport werkgroep onder coördinatie van de federale overheid actief voor de verdere opvolging van het Nationaal Beleidskader in uitvoering van de CPT-richtlijn en om gewest- en grensoverschrijdende aspecten van CPT te behandelen. In 2019 werd het eerste voortgangsrapport van het beleidskader voorbereid en afgestemd. Het definitieve voortgangsrapport werd in november 2019 bezorgd aan de Europese Commissie. De departementen Omgeving, Mobiliteit en Economie vertegenwoordigen de Vlaamse overheid in ENOVER-transport.

D. Overleg over de grenzen

Ook op **BENELUX-niveau** werden de ontwikkelingen vanuit Vlaanderen opgevolgd. In 2019 lag daarbij vooral de focus op verdere afstemming voor 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. Op deze manier werd o.a. bijgedragen aan de totstandkoming van het rapport van de Europese Commissie 'Analysis of stakeholder views on key policy needs and options for action in Alternative Fuels Infrastructure deployment and consumer services' (2019). 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 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 twee projectoproepen georganiseerd waarbij in totaal 33 projecten werden geselecteerd. Een overzicht van de geselecteerde projecten is te vinden op www.benefic.eu/projecten. De projecten zijn in uitvoering en ondertussen zijn ook de eerste realisatie een feit (o.a. laadinfrastructuur voor e-bussen voor passagiersvervoer op Brussels Airport, Walstroom voor binnenvaart in de haven van Antwerpen, laadpunten in off-street parkings in Antwerpen, ...).

In 2018 ging het Europese project **e-Mopoli** project van start, waarin het departement Omgeving partner is. 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 het departement Omgeving 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. Het tweede luik van het project gaat over het ontwikkelen van een gecoördineerd systeem voor het toekennen van unieke identificatiecodes zodat interoperabiliteit mogelijk wordt. 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. De meeste projecten zijn afgerond.

- '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, die alle begin 2019 startten.

- '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 en 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. Projecten konden ingediend worden in de thema's: (1) laadinfrastructuur voor de elektrificatie van de voertuigvloot bij bedrijven en organisaties, (2) laadinfrastructuur op grote parkings buiten het publieke domein, (3) laadinfrastructuur voor elektrische deelwagens en taxi's, (4) gebruik van zero-emissie voertuigen voor stedelijke logistiek en voor thuisleveringen e-commerce en (5) integratie van e-mobility in buurtprojecten. 37 voorstellen werden ontvangen, waarvan er 17 werden geselecteerd. De geselecteerde projecten gingen begin 2020 van start:

- 'Project Parker' getrokken door Umicore
- 'Home@Work' getrokken door Durabrik
- 'Unilin laadpaalinfrastructuur' 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

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

In 2019 werden drie studies/opdrachten uitbesteed vanuit het departement Omgeving en werd een studie vanuit het departement MOW afgerond:

Fiscaliteit voor de ondersteuning van voertuigen op clean power ter voorbereiding van een volgende legislatuur

De studie focust op bedrijfsvlooten en mogelijke 'fiscale' maatregelen om deze versneld te vergroenen. Voor elk van de maatregelen wordt beschreven welk deel van de vloot geïmpacteerd is, welke (financiële) effecten zij momenteel hebben (bv. op de TCO) en/of wat de verwachtingen zijn. Hierbij wordt ook een inschatting gemaakt van de hiermee gepaard gaande overheidsbudgetten. De studie toont aan dat de huidige stimuli (m.i.v. de recente wijzigingen) voor sommige parameters de prijsnadelen verkleinen, maar dat de effecten voor werkgevers en werknemers te klein zijn om de beoogde omslag te bereiken. Om de fiscale kloof te vergroten, zijn er aanpassingen nodig, zeker op het vlak van de vennootschapsbelasting, de voordelen alle aard en de solidariteitsbijdrage. Daarnaast moet ook aandacht besteed worden aan het fiscale aspect van het tanken/laden. In de studie worden concrete voorstellen hiertoe uitgewerkt.

Coördinatie lerend netwerk elektrische bedrijfsvoertuigen

Met deze opdracht wensten we de inspanningen, geleverd in het CPT-project 'Platform Elektrische Bedrijfswagens (PEB)', verder door te trekken en bij voorkeur te laten doorwerken in een concreet engagement en een effectieve vergroening van diverse bedrijfsvlooten. Als basis voor de werking werd vertrokken van de producten en beleidsaanbevelingen die in het najaar van 2018 resulteren uit het PEB-project. De opdracht bestond er in essentie in om de relevante betrokkenen bij elkaar te brengen en een lerend netwerk 'elektrische bedrijfsvoertuigen' (verder) uit te bouwen. De nadruk ligt daarbij op zero-emissie voertuigen. Van de uitvoerders werd verwacht dat ze de nodige ondersteuning bieden en betrokkenheid van bedrijven bekomen én dat ze die in de loop van het traject omzetten in concrete engagementen. Dat kan in de vorm van een green deal, waarbij er specifieke doelstellingen en acties worden geformuleerd, maar engagementen kunnen ook een andere vorm aannemen. De opdracht loopt tot begin 2020.

Ondersteuning omzetting art 8 EPBD-richtlijn

Met deze opdracht werden de nodige (technische) inzichten verzameld m.b.t. invulling van de verplichtingen t.a.v. laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen in en bij gebouwen. Op basis hiervan kon een voorontwerp van decreetsherziening worden opgesteld alsook verdere technische specificaties. De studie bevatte ook een luik stakeholderoverleg.

Roadmap voor de vermindering van klimaat- en luchtmissies van vrachtvervoer

De studie had als onderwerp de logistieke sector: zware vracht (>3,5t) en lichte vracht (<3,5t) over de weg, binnenvaart, shortsea, spoor en pijpleidingen. De studie heeft geleid tot een roadmap die mee het pad moet voor het behalen van de doelstellingen voor de periode van 2030 tot 2050 op het vlak van klimaat en luchtkwaliteit. In het uitgewerkte voorkeursscenario 2030 zijn het instellen van stedelijke zero-emissie zones voor vrachtvervoer, elektrische vrachtwagens (batterij elektrisch en brandstofcel) en zware vrachtwagens op biobrandstoffen belangrijke onderdelen. Omwille van de talrijke resterende uitdagingen worden het gebruik van 'Electric road systems' en van vrachtwagens op waterstof enkel als optioneel meegenomen. Vrachtwagens op (bio)methaan zijn opgenomen in een afzonderlijke variant. Het klimaatpotentieel van LNG/CNG blijkt immers klein tot onbestaande, maar ze kunnen wel een tijdelijke oplossing zijn in de overgang naar toepassingen op basis van hernieuwbaar biomethaan, ook al is de haalbaarheid en beschikbaarheid van deze dragers nog onzeker.

2.7 WATERGEBONDEN CPT PROMOTEN

A. Walstroom voor binnenschepen

De samenwerking tussen de havenbesturen, de beroepsvaartsector en het departement Mobiliteit en Openbare Werken werd voortgezet en versterkt in functie van de vergroening van de binnenvaart. Binnenschepen kunnen in de Vlaamse havengebieden al langer gebruik maken van walstroomvoorzieningen. De uitbouw daarvan loopt (zie <https://www.binnenvaartservices.be/walstroom/aanvragen.php?lang=nl>). De Vlaamse Waterweg voorzag de bouw van 2 kasten t.h.v. de sluis van Sint-Baafs-Vijve (operationeel eind 2021) en 2 kasten aan de sluis van Harelbeke (operationeel oktober 2019). In het kader van het BENIFIC-project voorziet de haven van Antwerpen 15 walstroomkasten (operationeel eind 2019) en De Vlaamse Waterweg 10 walstroomkasten (operationeel zomer 2020). Momenteel zijn er al 503 laadpunten (inclusief walstroomkasten voor privé gebruik door de havens).

Naast de promotie van walstroom werkt het platform rond het uniformiseren van walstroom in heel Vlaanderen, een handavings-/sensibiliseringscampagne voor walstroom, het opleggen van een zonaal generatorverbod, steunmaatregelen voor de binnenvaartschippers en het coördineren van gezamenlijke Europese projecten.

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. De vraag naar LNG voor zeeschepen zal de komende jaren 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.

In Zeebrugge ligt er een zeegaand LNG-bunkerschip “ENGIE Zeebrugge”. Dit schip is actief in de Vlaamse, Franse en Nederlandse Noordzeehavens. 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.