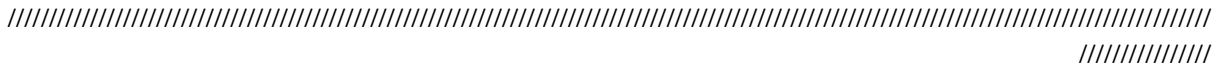


ACTIEPLAN CPT: JAAR 1

**Stand van zaken uitvoering 'Clean
power for transport' 2016**



1. Doelstellingen

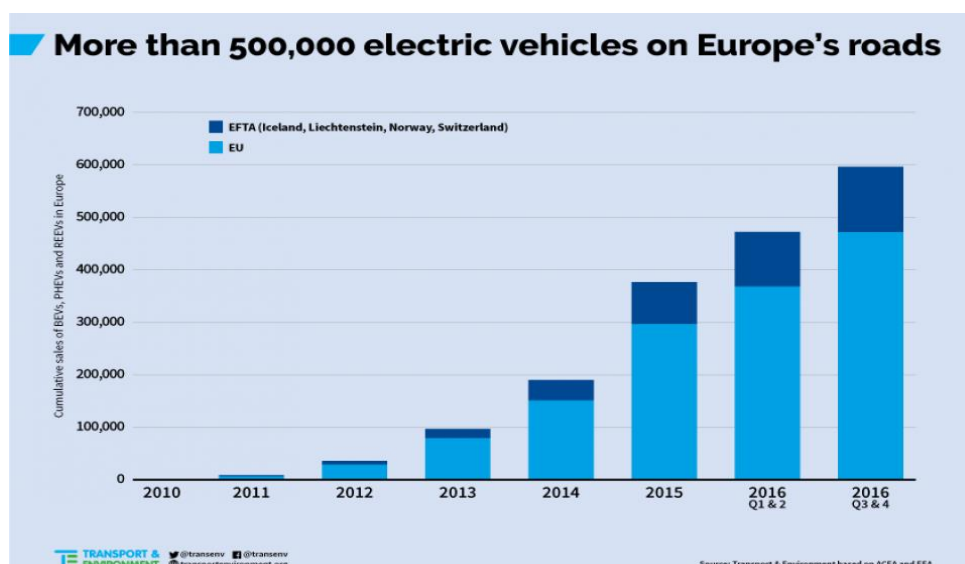
Het uiteindelijke doel van het CPT-actieplan is het bewerkstelligen van een shift van traditionele verbrandingsmotoren naar wagens op 'clean power'. De evolutie is er, maar in absolute termen is ze klein. De indicatieve doelstellingen voor BEV- en CNG-wagens worden niet gehaald, die voor PHEV wel. Toch kunnen we de vergelijking met andere EU-landen doorstaan. België en bij uitstek Vlaanderen moet bv. bij het marktaandeel 'elektrisch' maar twee andere EU-landen laten voorgaan. Kanttekening daarbij is dat vooral het aandeel plug-in-hybride voertuigen hoog is.

Ook 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 komen er op zeer korte termijn nieuwe modellen met een groter bereik van diverse fabrikanten op de markt. Ook de komende jaren zal het aandeel blijven groeien. Bijgevolg zullen ook de investeringen in laadinfrastructuur moeten toenemen.

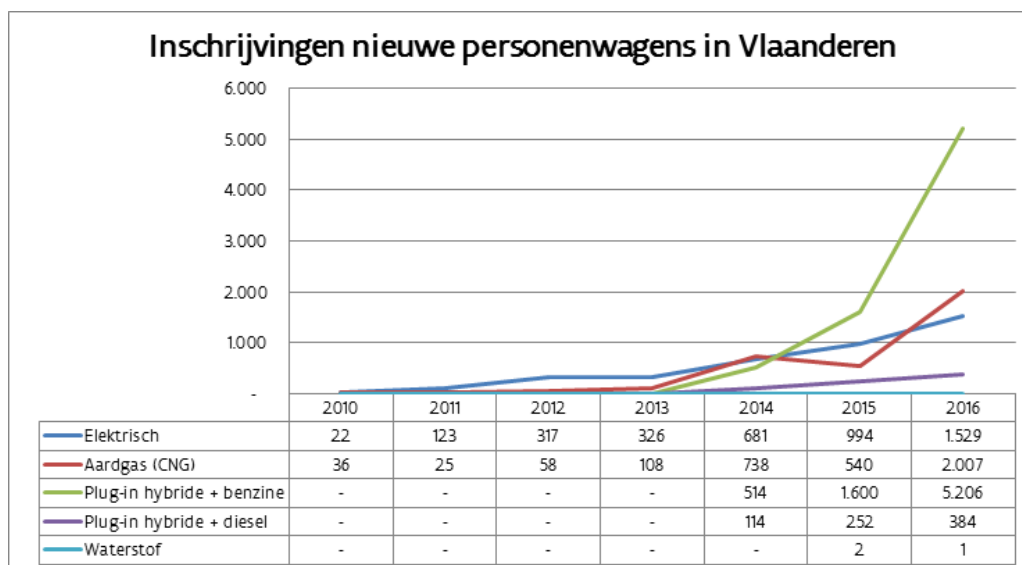
Evolutie vloot in Vlaanderen

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	aandeel
BEV	151	441	671	1.287	2.229	3.732	0,1%
PHEV	5	29	220	448	2.122	7.676	0,23%
EREV	14	69	191	375	724	940	0,03%
EV tot	170	539	1.082	2.110	5.075	12.348	0,36%
CNG	123	184	268	998	1.537	3.727	0,1%
Totaal	3.200.500	3.218.892	3.243.513	3.296.689	3.347.610	3.405.291	

Cumulatief marktaandeel elektrische voertuigen in Europa



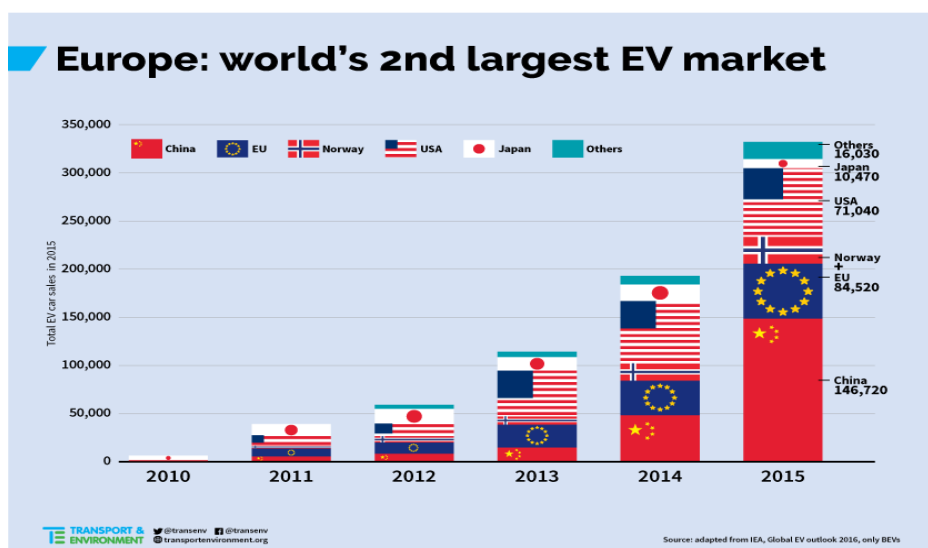
Marktaandeel in Vlaanderen



Marktaandeel per doelgroep in Vlaanderen

	totaal 2015	totaal 2016	totaal 2016	particulier	bedrijf	leasing	zelfstandigen
BEV	996	1.529	0,5%	0,4%	1,1%	0,1%	0,8%
PHEV	1.528	5.316	1,7%	0,2%	6%	0,8%	0,6%
EREV	324	274	0,1%	0%	0,3%	0%	0%
EV tot	2.848	7.119	2,3%	0,6%	7,4%	0,9%	0,8%
CNG	540	2.007	0,6%	0,7%	1,3%	0,1%	0,8%
Totaal	281.517	310.346	100%	43%	23%	31%	3%

Marktaandeel elektrische voertuigen wereldwijd



Doelbereik CPT-actieplan

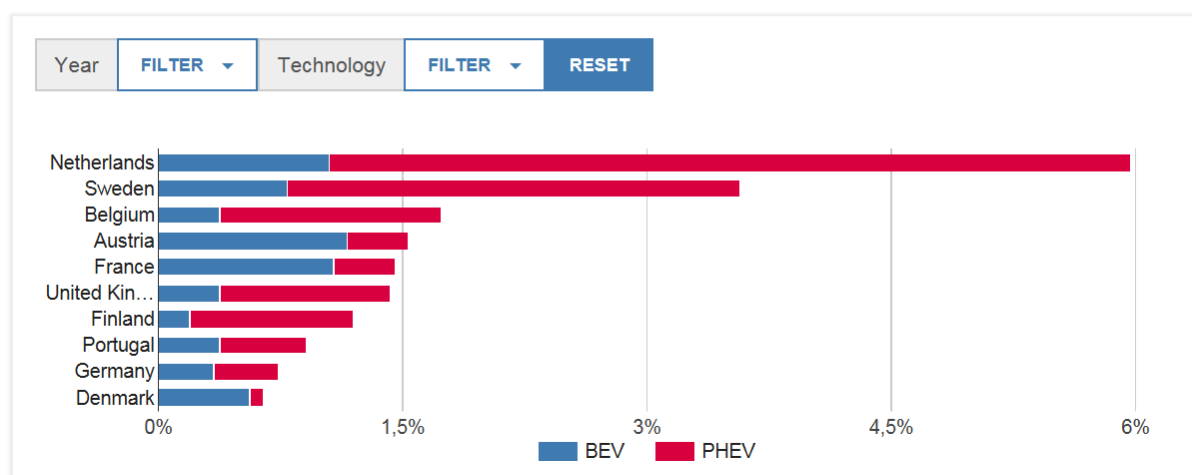
	Toestand 2016	Indicatief doel 2016	Doel 2020
Marktaandeel BEV	0,5%	1,5%	7,5 %
BEV-vloot	3.732	5.900	60.500
PHEV-vloot	8.616	3.900	13.600
Publiek toegankelijke laadpunten	430*	1.000	7.400
Marktaandeel CNG	0,6%	1%	5%
CNG-vloot	3.727	4.600	41.000
CNG-stations	67	70	300
H2-stations	1**	2	20

*Het gaat over een schatting; er zijn immers nog geen precieze cijfers beschikbaar. Het overleg met de laadpaalexploitanten loopt om dit op korte termijn structureel op te lossen.

**Het eerste publiek toegankelijk waterstofstation (Zaventem) werd in 2016 operationeel.

Marktaandeel elektrische voertuigen: EU-benchmark

Top 10 PEV (M1) market share Countries in the European Union



2. Belangrijkste maatregelen

2.1 FINANCIËEL STIMULEREN

A. Fiscaliteit groene voertuigen

Sinds 1 januari 2016 is de vergroende jaarlijkse verkeersbelasting van toepassing. Bovenop de berekening van de fiscale PK wordt een korting of toeslag toegekend in functie van de Euronorm, het brandstoftype en de CO2 uitstoot. Elektrische voertuigen en voertuigen aangedreven op waterstof zijn volledig vrijgesteld, net zoals dat al voor de Belasting op Inverkeerstelling (BIV) gold. Plug-in hybride voertuigen en aardgasvoertuigen zijn zowel voor de BIV als voor de jaarlijkse verkeersbelastingen vrijgesteld tot 2020.

Eind 2016 keurde de Vlaamse Regering ook principieel de vergroening van de belastingen voor bestelwagens goed. Het gaat over motorvoertuigen, bestemd voor het vervoer van goederen waarvan de maximaal toegelaten massa maximum 3500 kilogram bedraagt. Net zoals voor personenwagens wordt een vrijstelling voorgesteld voor bestelwagens aangedreven op elektriciteit of waterstof en een tijdelijke vrijstelling tot 2020 voor plug-in hybride bestelwagens of bestelwagens aangedreven op aardgas.

B. Premie

Sinds 1 januari 2016 hebben particulieren recht op een premie bij de aankoop van een nieuwe zero-emissie wagen (Besluit ter invoering van een premie voor zero-emissie voertuigen). Er was in 2016 een budget voorzien van 5 miljoen euro. Er werden 778 aanvragen ingediend voor 19 verschillende modellen en een bedrag van 3.128.000 euro. De meest populaire waren de Nissan Leaf (44%), de Renault Zoë (24%) en de BMW i3 (8%).

Een substantieel aandeel (12%) werd in eerste instantie afgewezen, deels omdat ze laattijdig werden ingediend. Begin 2017 werd de procedure aangepast en werd ook een herziening van de afgewezen dossiers gepland.

	cat 1 (tot 31.000)	cat 2 (tot 41.000)	cat 3 (tot 61.000)	cat 4 (boven 61.000)	H2	Totaal	Bedrag
ingediende dossiers	277	445	0	55	1	778	3.128.000
aanvaarde dossiers	253	391	0	41	1	686	2.165.000
afgewezen dossiers	24	54	0	14	0	92	963.000

De aanvragen waren gespreid over Vlaanderen met in volgorde Antwerpen (30%), Oost-Vlaanderen (23%), Vlaams-Brabant (17%), West-Vlaanderen (16%) en Limburg (14%). Zero-emissiewagens zijn ook geen louter stedelijke aangelegenheid, slechts 20% werd aangevraagd door de inwoners van de centrumsteden.

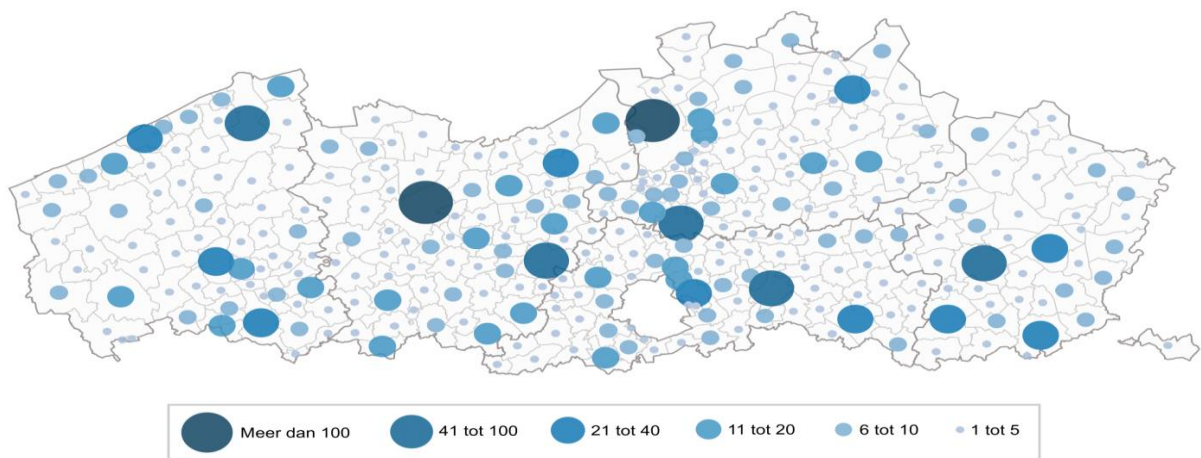
De premie werd vooral het eerste kwartaal (48%) aangevraagd. Daarna daalde het succes: tweede kwartaal (14%), derde kwartaal (13%) en het laatste kwartaal (25%).

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 worden de 7.400 publiek toegankelijke laadpunten, zoals tegen 2020 voorzien in het actieplan, gerealiseerd. De 5000 laadpunten voor de basisinfrastructuur worden in jaarlijkse opdrachten uitbesteed. Daarenboven biedt het Vlaamse besluit ook de mogelijkheid om laadpalen volgens het 'Paal-volgt-wagen' principe uit te rollen.

In uitvoering van het besluit stelden de netbeheerders een situeringsplan op voor de basisinfrastructuur. De verdeling over Vlaanderen is onderbouwd door een studie die rekening houdt met verschillende parameters. Zo werden o.a. meegenomen: type bebouwing, eigen parkeermogelijkheden, aantal inwoners, werkgelegenheid, reizigerstellingen, publiek interessante locaties (bv. sportcentra, musea, ...), inkomen. In de figuur hieronder wordt dit schematisch weergegeven.



In het besluit wordt aan de netbeheerders gevraagd om een aanbesteding te organiseren voor installatie, onderhoud en exploitatie van de laadpalen; tenzij de gemeente dit zelf doet. Na een informatieronde en een bevraging van alle lokale overheden bleek dat 305 gemeenten de piste van de netbeheerders wensten te volgen. Sint-Truiden, Antwerpen en Leuven kozen ervoor om dit zelf te organiseren. Antwerpen is al gestart; Leuven en Sint-Truiden nog niet.

Antwerpen

Antwerpen organiseerde als eerste een (eigen) uitbesteding. Bijzonder hierbij is dat de stad uitsluitend het principe 'Paal volgt wagen' volgt om de infrastructuur uit te rollen. Het principe zelf wordt niet beperkt tot bewoners, maar uitgebreid naar EV-rijders die in Antwerpen werken. Een uitbreiding is er ook naar de plug-in-hybride wagens die een autonomie hebben van minstens 50 km. Daarbij wordt ook de 'Ladder van laden' gevolgd; ook al om de elektrische laadinfrastructuur minimaal langs de openbare weg te plaatsen.

In juli 2016 werd de concessie voor het 'leveren, plaatsen en exploiteren van elektrische laadinfrastructuur' toegekend aan Blue Corner, een laadpaalexploitant. Het aanvraagloket voor burgers (paal volgt wagen) wordt door de stad zelf georganiseerd (<https://www.antwerpen.be/nl/overzicht/parkeren/elektrisch-laden>). Het loket werd gelanceerd in oktober 2016. In januari 2017 waren er 16 aanvragen, waarvan 7 in behandeling. 4 werden afgekeurd wegens niet voldoen aan de voorwaarden en 5 werden doorverwezen naar de bestaande laadpalen. In buurtparking 'den Bell' werd een wallbox geplaatst op vraag van de bewoners.

Antwerpen plaatste in de loop van 2016 ook 2 laadpunten voorbehouden voor elektrische taxi's in het kader van het E-taxiproject waarbij de stad projectpartner was.

Vlaanderen

In april 2016 hielden EANDIS en INFRAAX samen een officiële marktconsultatie om mogelijke aanbieders te kwalificeren. Op basis van het besluit van de Vlaamse Regering en een marktconsultatie werd de aanbesteding van een eerste lot laadpalen vorm gegeven. Het

aankoopdossier omvat zowel de laadpalen van de basisinfrastructuur als de laadpalen van het luik 'paal-volgt-wagen'. De gekwalificeerde marktpartijen werden begin december 2016 uitgenodigd om tegen eind januari 2017 een offerte in te dienen.

De eerste fase van een afzonderlijk project van het agentschap Wegen en verkeer voor P&R en carpoolparkings werd afgerond in 2016. Vijf locaties werden voorzien van een laadpaal. Een tweede fase wordt voorbereid d.m.v. een marktbevraging.

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. Eind 2016 werd een opdracht uitbesteed om alle technische informatie hierrond te verzamelen en laagdrempelig te verspreiden richting EV-rijders en garagehouders.

C. Snelladen

In het kader van het EU-project FAST-E is Allego gestart met een beperkte uitrol van snellaadinfrastructuur in Vlaanderen. Er zullen minstens 16 snelladers geplaatst worden in Vlaanderen. Op drie parkings langs autosnelwegen zijn deze snelladers al geplaatst (Ruisbroek, Antwerpen en Vilvoorde).

Een aantal marktpartijen heeft te kennen gegeven interesse te hebben in de verdere uitbouw van een snellaadinfrastructuur in Vlaanderen en dan voornamelijk langs de autosnelwegen. Ze zijn daartoe vragende partij voor en op zoek naar geschikte locaties. Om hierop in te spelen, ontwikkelt AWV in 2017 een globale visie op de dienstenzones, waarin het stimuleren van alternatieve brandstoffen wordt opgenomen. Ook in de toekomstige concessiebestekken voor dienstenzones langs autosnelwegen zullen voorwaarden worden opgenomen m.b.t. het aanbieden van alternatieve energie/brandstoffen, waaronder laadpalen.

2.3 HET GOEDE VOORBEELD GEVEN

A. Actieplan Vlaamse overheid

Algemeen

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'. In 2017 dient elke entiteit een jaarlijks aankoopandeel van 7% (PHEV) en 3% CNG te realiseren. De aankoop en het oordeelkundig gebruik van 'clean power' voertuigen door de Vlaamse overheid wordt dan ook gestimuleerd. 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. Waar nodig wordt ook een snellader geïnstalleerd. Bij de uitrol wordt het principe 'paal volgt wagen' gehanteerd. Voor de zichtbaarheid is het ook interessant om laadpalen te voorzien op buitenparkings van de Vlaamse overheid. Waar mogelijk zullen deze laadpalen publiek toegankelijk zijn.

Voor het volledige actieplan is 3,2 miljoen euro voorzien, waarbij het zwaartepunt ligt bij de stimuli voor aankoop van CPT-voertuigen (1,8 miljoen euro) en investeringen in laadinfrastructuur (0,7 miljoen euro). Entiteiten kunnen een bijdrage van 5000 euro (2017 en 2018) of 2500 euro (2019) krijgen.

Stand van zaken

De premie voor aankoop of leasing van een zero-emissie voertuig is nog in voorbereiding. Wagens zullen daarbij kunnen afgenomen worden van een raamcontract. Er komt begin 2017 ook een nieuwe omzendbrief Dienstvoertuigen, waarbij de doelstellingen uit het CPT-actieplan expliciet worden opgenomen en de elektrificatie van het wagenpark gestimuleerd wordt.

Het Facilitair Bedrijf zal de laadinfrastructuur voorzien. Een verkennende studie en de eerste uitrol worden begin 2017 uitbesteed. De VAC's, een aantal regieposten van het agentschap Wegen en verkeer, de kantoorgebouwen in de Noordwijk in Brussel, Arenberg, Martelaarsplein, Depot Vilvoorde en mogelijks een aantal andere locaties zullen voorzien worden van laadinfrastructuur.

Op basis van een bevraging over het wagenpark zal het Facilitair Bedrijf het potentieel aan elektrificatie van de vloot in kaart brengen en een spreidingsplan voor de laadinfrastructuur uitwerken. Er wordt ook een regeling voor het laden voor dienstvoertuigen (extern, intern en thuis) uitgewerkt. In de vastgoeddatabank wordt de laadinfrastructuur van de gebouwen (aard en publieke toegankelijkheid) in kaart gebracht.

Tegelijk wordt ingezet op gedragsverandering, triggers om mensen zoveel mogelijk alternatieve vervoersmiddelen te laten gebruiken, de auto als laatste optie te kiezen en dan te kiezen voor een zero emissie of lage emissie alternatief.

B. Actieplan De Lijn

Op de Raad van bestuur van de Lijn van 13 juli 2016 werden de principes gepresenteerd om tot een vergroening van de bussenvloot te komen. Het doel is om op middellange termijn geen gebruik meer te maken van fossiele brandstoffen. De Lijn wenst daarbij om te schakelen naar alternatieve aandrijvingen op basis van elektriciteit en waterstof. In 2017 en 2018 zullen batterij elektrische bussen worden ingezet in opstartprojecten in stadscentra. Tegelijk wordt bekeken hoe de hybride bussen kunnen voorbereid worden om ingezet te worden als batterij elektrische bus met een beperkte actieradius. De uiteindelijke doelstelling is om in stedelijke omgevingen tegen 2025 enkel nog met groene bussen (hybride en batterij elektrisch) te exploiteren, waarbij in de stadskernen louter elektrisch gereden wordt. De evoluties rond waterstofbussen worden verder opgevolgd. Op 8 juli 2016 werd dit ook als mededeling op de Vlaamse Regering gebracht.

2.4 DUIDELIJKHEID SCHEPPEN

A. Definities

Met de besluiten van de Vlaamse Regering uit 2016 over de infrastructuur voor elektrische voertuigen en over de premie voor zero-emissievoertuigen werden een aantal begrippen eenduidig gedefinieerd. Het gaat daarbij bv. over elektrische voertuigen en publiek toegankelijke oplaadpunten.

B. Website

In 2016 werd een website 'www.milieuvriendelijkevoertuigen.be' gelanceerd, waarop informatie voor CPT-rijders bijeen wordt gebracht. Zo wordt er een tool aangeboden om de 'total cost of ownership' van een honderdtal 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 relevante studies, projecten en publicaties van de Vlaamse overheid gedeeld worden.

C. Campagnes

Bij het begin en bij het einde van 2016 werden communicatiecampagnes gelanceerd. Bij de eerste campagne lag de focus op de financiële incentives voor particulieren en op de lancering van de website. De tweede campagne 'week van de milieuvriendelijke voertuigen' mikte vooral op samenwerking met diverse betrokkenen, zoals de garagehouders, en op visibiliteit.

D. Meldingsplicht en data

Midden 2016 werd de meldingsplicht voor oplaadpunten ingevoerd. In principe zijn laadpaalexploitanten bijgevolg verplicht om de locatie en de eigenschappen van de oplaadpunten aan de netbeheerders te melden. Zij moeten deze data op hun beurt als open data ter beschikking stellen. Met AGIV werden afspraken gemaakt om deze data geografisch te visualiseren.

In realiteit blijkt dat er meer tijd nodig is om de violen gelijk te stemmen m.b.t. de inhoud en de vorm van wat gevraagd wordt. De discussie leeft ook op Europees vlak en hangt samen met andere discussies, zoals die over interoperabiliteit. Eind 2016 zijn er nog geen eenduidige data.

2.5 OVERLEGSTRUCTUUR UITBOUWEN

A. CPT-team

Het CPT-team werd op de rails gezet. Naast de Vlaamse overheid zijn ook FEBIAC, TRAXIO, VUB, BBL, NGVA, Waterstofnet, EANDIS, INFRA, Open charge point, VVSG, VIL, I-Cleantech en AVERE lid.

Het team kwam in 2016 twee maal samen en bereidde ook de 'week van de milieuvriendelijke voertuigen' voor.

B. Werkgroepen

De werkgroepen 'Onderzoek en Innovatie' en 'Infrastructuur' werden opgericht. Voor de thema's 'Voorbeeldfunctie Vlaamse overheid' en 'Lokale overheden' werd aangesloten bij bestaande overlegstructuren.

C. Overleg binnen België

België diende in november 2016 tijdig zijn beleidskader in in uitvoering van de Europese CPT-richtlijn. Slechts zes andere lidstaten slaagden daarin. De overkoepelende ENOVER-Transport werkgroep (gewesten en federale overheid) coördineerde de opmaak. Voor elk gewest en voor de federale overheid werd een apart deel voorzien onder een gezamenlijke koepel. Daarbij werd gebruik gemaakt van het sjabloon van de Europese Commissie. Het Vlaamse deel is volledig gebaseerd op het Vlaamse actieplan CPT.

De ENOVER-Transport werkgroep blijft geregeld samenkomen om de verdere uitvoering van het Belgische beleidskader op te volgen en om gewest- en grensoverschrijdende aspecten van CPT te behandelen. De departementen LNE, MOW en EWI vertegenwoordigen de Vlaamse overheid hierin.

D. Overleg over de grenzen

Binnen de **Benelux** werd een specifieke werkgroep voor alternatieve brandstoffen en elektrische voertuigen opgericht. Dit resulteerde o.a. in een aanbeveling van het Benelux Comité van Ministers over samenwerking bij de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen (19 oktober 2015).

Op **Europees** niveau werden de besprekingen binnen het Sustainable Transport Forum (STF) en GEAR 2030 van de Europese Commissie opgevolgd. Het STF ondersteunt de Europese Commissie bij de omzetting van de CPT-richtlijn en bestaat uit vertegenwoordigers van lidstaten en stakeholders. GEAR 2030 is opgericht om gezamenlijk de uitdagingen voor de Europese auto-industrie in kaart te brengen en aan te pakken. O.m. een subgroep, gericht op 'zero-emission vehicles', wordt van nabij gevolgd. Daarnaast werden o.a. contacten gelegd met 'The European Association for Hydrogen and fuel cell land electromobility in European Regions' (HyER) en met het FAST-E project voor de installatie van 307 elektrische snelladers langs de TEN-T corridors, waarvan 37 in België. Een MoU met Joint Undertaking voor waterstof en brandstofcel gebaseerde producten werd ondertekend door Vlaanderen. Hiermee worden de technologiebehoeften van regio's en steden voor een transitie naar een lage koolstofsamenleving in kaart gebracht en technologieoplossingen uitgewerkt.

Ook werden Europese financieringsopportuniteiten voor CPT verkend. In het kader van het Connecting Europe Facility (CEF) werd een Vlaams project SHIFT (Speeding-up Harmonized Innovation on Flemish TEN-T) ingediend. Het was de bedoeling om Europese middelen in te zetten voor de uitbouw van CP-infrastructuur op het Vlaamse TEN-T netwerk en voor een aantal studies met pilootprojecten. Het project werd niet weerhouden, vooral omwille van de beperkte schaal (enkel Vlaanderen). Het wordt in gewijzigde vorm (BENEFIC) opnieuw ingediend, deze keer in samenwerking met Nederland en het Brusselse Gewest. Midden 2017 wordt duidelijk of het nieuwe voorstel wordt aanvaard. Voor die recente CEF call werden door MOW in totaal ook zes andere CPT-gerelateerde projecten begeleid, waarvan drie watergebonden.

Ook andere pistes voor Europese samenwerking worden opengehouden. De Vlaamse overheid werkt als partner mee aan een Horizon2020 projectvoorstel 'Supporting smart electric mobility in cities' en ondersteunt een ander project in dat kader 'Demonstration (pilots) for integration of electrified L-category vehicles in the urban transport system'.

2.6 LOKALE OVERHEDEN BETREKKEN

A. Overleg VVSG

VVSG coördineert een werkgroep Laadpalen, waarin naast de Vlaamse overheid een hele reeks steden, maar ook andere lokale actoren actief zijn. De werkgroep bouwde verder op het EVORA-platform, dat eerder duurzame oplossingen heeft aangereikt voor het opladen van elektrische voertuigen in (semi-) publieke ruimtes.

De werkgroep kwam in 2016 drie keer samen en diende ook als werkgroep Lokale overheden in het kader van het CPT-actieplan. Er werd informatie richting lokale overheden doorgegeven maar ook praktische problemen en bekommernissen richting Vlaamse overheid.

B. Gids

In december 2016 werd de gids 'Elektrisch rijden voor lokale besturen' opgeleverd en werden enkele exemplaren naar iedere gemeente in Vlaanderen verstuurd. Deze gids vormt een leidraad voor lokale besturen om elektrisch rijden in de praktijk te brengen en verder te kijken dan enkel investeringen in infrastructuur. We willen hen informeren, inspireren en vooral activeren om aan de slag te gaan met elektrisch rijden. De gids werd opgemaakt in nauwe samenwerking met de VVSG, de netbeheerders en de werkgroep lokale overheden en is digitaal beschikbaar op de website.

2.7 PILOOTPROJECTEN EN ONDERBOUWENDE STUDIES OPSTARTEN

In oktober 2016 werd een eerste projectcall 'Clean power for transport' gelanceerd. Er werden 5 thema's naar voor geschoven met 'Nichevloten' als hoofdthema. Eind oktober werd de oproep afgesloten met 28 projectvoorstellen. Daarvan werden er 7 geselecteerd, die alle begin 2017 starten:

- 'Opwaardering en opschaling aanbod elektrische voertuigen in autodeelvloot cambio autodelen' getrokken door Optimobil Vlaanderen nv (Cambio autodelen) (01-02-2017 tot 01-08-2018).
- 'Transitie naar zero-emissie voor collectief busvervoer' getrokken door The new drive nv (01-01-2017 tot 01-07-2018).
- 'Clean power for taxi's' getrokken door Bond Beter Leefmilieu Vlaanderen vzw (01-01-2017 tot 01-07-2018).
- 'E-carsharing for cohousing' getrokken door Partago CVBA (01-01-2017 tot 01-01-2019).
- 'CPT in the picture' getrokken door AVERE afdeling België (ASBE) vzw (01-01-2017 tot 01-01-2019).
- 'Faciliteren van de elektrificatie van lichte vrachtwagens in 4 types nichevloten' getrokken door Westlease nv (01-03-2017 tot 01-03-2019).
- 'Platform elektrische bedrijfswagens' getrokken door Traxio vzw (01-01-2017 tot 01-10-2018).

Eind 2016 werden twee opdrachten gelanceerd om aanvullingen voor te bereiden op het actieplan CPT. Zo wordt in het actieplan sterk gefocust op wagens, terwijl ook lichte elektrische voertuigen (LEV) een groot potentieel hebben. In 2017 wordt dit in kaart gebracht met het oog op de verdere uitrol van lichte elektrische voertuigen. Het zelfde geldt voor bijkomende maatregelen, die stimulerend kunnen werken voor EV-rijders, bv. in het parkeerbeleid of bij het gebruik van infrastructuur. Ook deze studie wordt uitgevoerd in 2017.

2.8 WATERGEBONDEN CPT PROMOTEN

A. Walstroom voor binnenschepen

De uitbouw van een netwerk aan walstroomvoorzieningen voor binnenschepen is lopende. Een prominente rol wordt opgenomen door het platform binnenvaartservices (www.binnenvaartservices.be/walstroom). Dit is een samenwerkingsverband tussen de Vlaamse

overheid, de zeehavens en belangenorganisaties. Naast de promotie van walstroom, werkt het platform rond het uniformiseren van walstroom in heel Vlaanderen. In 2016 werden 48 extra aansluitpunten gerealiseerd (Evergem, Wijnegem en Brugge). Zo kunnen binnenschippers beroep doen op 292 walstroomkasten met in totaal 501 aansluitpunten. Ook in de komende jaren voorzien de havens en waterwegbeheerders de bouw van extra walstroominfrastructuur.

B. LNG voor de binnenvaart en zeevaart

In de haven van Antwerpen werd in 2016 een concessie verleend voor de realisatie van een Alternatieve Energiehub. Deze hub zal LNG aanbieden aan binnenschepen, kleine kustvaarders, baggerschepen en sleepboten. In de haven van Zeebrugge werd in januari 2017 de tweede aanmeersteiger in gebruik genomen. Deze is gericht op transfers van kleinere volumes LNG voor bunkerschepen en feeders. Momenteel is het mogelijk om LNG te bunkeren met behulp van tankwagens in de havens van Antwerpen, Gent en Zeebrugge. Deze techniek wordt geregeld toegepast in Antwerpen en Zeebrugge.

Technische en beleidsmatige evoluties van het gebruik van LNG in een watergebonden context worden opgevolgd op Europees niveau, in het European Sustainable Shipping Forum en op Vlaams niveau in de Vlaamse LNG Expertengroep.

Er loopt momenteel een BBT-studie (Best Beschikbare Techniek) voor de verdeling van LNG als transportbrandstof.

3. Mogelijke bijstellingen/aanvullingen

A. ZERO-EMISSIEPREMIE

Er werd voor gekozen om enkel particulieren te laten genieten van de zero-emissiepremie. De voornaamste overweging bij deze afbakening was het beperkte budget. Het budget werd in 2016 echter niet maximaal benut. De verwachting is dat dit dan ook niet het geval zal zijn in 2017, zeker nu het bedrag van de premie gedaald is. Een uitbreiding van de doelgroep van de premie kan helpen om de indicatieve doelstelling van 2017 dichterbij te brengen. In eerste instantie wordt onder meer gedacht aan lokale besturen. Dit werd ook al overwogen bij de constructie van de premie eind 2015.

B. DOELSTELLINGEN 2025/2030

Bij de opmaak het Vlaamse actieplan werd de tijdshorizon op 2020 gelegd; ook al omdat de Europese richtlijn in eerste instantie vooral daarop mikte. In een eerste Europese rapportering moet die tijdshorizon verruimd worden naar 2025 en 2030. Bovendien worden op korte termijn een Klimaat- en Energieplan 2030 en een Luchtkwaliteitsplan 2030 verwacht, waarin het potentieel van CPT verwerkt moet worden. Dit brengt ons ertoe om in 2017 de CPT-doelstellingen voor 2025/2030 uit te werken. Daarbij wordt o.m. vertrokken van de Klimaatresolutie van het Vlaamse Parlement.

C. INFORMATIEVOORZIENING LAADPALEN

De in het actieplan opgenomen methode om de data m.b.t. de laadpunten te verzamelen en ontsluiten, heeft niet tot de verhoopte resultaten geleid. De rolverdeling bij het voorzien van stroom uit laadpalen en de ontwikkelingen m.b.t. het delen van data binnen Europa maken dat een aanpassing zich opdringt. De doelstelling moet blijven dat de EV-rijder op een eenvoudige wijze de nodige informatie kan vinden met het oog op het laden van zijn/haar voertuigen. Hierbij wordt best vertrokken van het gebruik van het OCPI-protocol, dat toelaat om actuele informatie met elkaar te delen. Vermits dit protocol ook in andere landen wordt gebruikt, wordt een Europese afstemming eenvoudiger. Op korte termijn worden afspraken gemaakt over de wijze waarop de data, aanwezig bij de laadpaalexploitanten, gedeeld kunnen worden en ook kunnen leiden tot één gevalideerde laadpuntenkaart. Die informatie moet ook de overheden en de netbeheerders toelaten om hun rol te spelen.

D. BEDRIJFS- EN LEASINGWAGENS

Uit de marktcijfers blijkt dat de bedrijven de 'first movers' zijn als het op CPT-voertuigen aankomt. Dit potentieel moet verder aangeboord worden in functie van de 2017-doelstellingen. Het begin 2017 opgestarte project rond de elektrificatie van bedrijfswagens moet hierbij helpen, maar vooral de instrumenten die op het federale niveau aanwezig zijn kunnen een groot verschil maken. Dit werd al eerder op ambtelijk niveau aangekaart in het overleg ENOVER-transport, maar de voorstellen zullen nu op een politiek niveau moeten worden hernieuwd. Uit de cijfers blijkt ook dat de leasingmarkt achterblijft. Op dit vlak moet het overleg met de andere gewesten geïntensifieerd worden.

E. MOGELIJKHEDEN VAN LIGHT ELECTRIC VEHICLES

Lichte elektrische voertuigen komen slechts sporadisch aan bod in het Vlaamse actieplan. Nochtans schuilt er een groot milieupotentieel in deze voertuigcategorie. Momenteel ontbreekt het echter aan basismateriaal om een beleid te kunnen vormgeven. De uitbestede opdracht 'Potentieel van licht elektrische voertuigen' moet hierin verandering brengen. Op basis van de resultaten zal eind 2017 gewerkt worden aan een uitbreiding van het CPT-actieplan met doelstellingen en maatregelen voor de zogenaamde LEV's.

F. CLEAN POWER VOOR VRACHTVERVOER

In het eerste uitvoeringsjaar heeft de werking zich voornamelijk geconcentreerd op personenwagens. In het kader van het klimaat- en luchtkwaliteitsbeleid dringt zich ook een focus op vrachtvervoer op. Een studie op grote lijnen, die eerstdaags vanuit MOW gelanceerd zal worden, moet hiertoe een basis bieden. Aanvullend zal er in 2017 aandacht gaan naar 'clean power' voor bestelwagens.