ACTIEPLAN CPT: JAAR 2

Stand van zaken uitvoering 'Clean power for transport' 2017

INHOUD

1. Doelstellingen en cijfers ... 3
2. Belangrijkste maatregelen ... 7
2.1 Financieel stimuleren ... 7
A. Fiscaliteit groene voertuigen ... 7
B. Premie ... 7
2.2 Laadinfrastructuur uitbouwen ... 8
A. Basisinfrastructuur/paal volgt wagen ... 8
B. Thuisladen ... 9
C. Snelladen ... 9
2.3 Het goede voorbeeld geven ... 10
A. Actieplan Vlaamse overheid ... 10
B. Actieplan De Lijn ... 10
2.4 Duidelijkheid scheppen ... 11
A. Visie 2030 ... 11
B. Website ... 11
C. Data ... 11
2.5 Overlegstructuur uitbouwen ... 11
A. CPT-team ... 11
B. Green Deal gedeelde mobiliteit ... 11
C. Overleg binnen België ... 12
D. Overleg over de grenzen ... 12
2.6 Lokale overheden betrekken ... 12
2.7 Pilootprojecten en onderbouwende studies opstarten ... 12
2.8 Watergebonden CPT promoten ... 15
A. Walstroom voor binnenschepen ... 15
B. LNG voor de binnenvaart en zeevaart ... 16

1. Doelstellingen en cijfers

Doelbereik CPT-actieplan

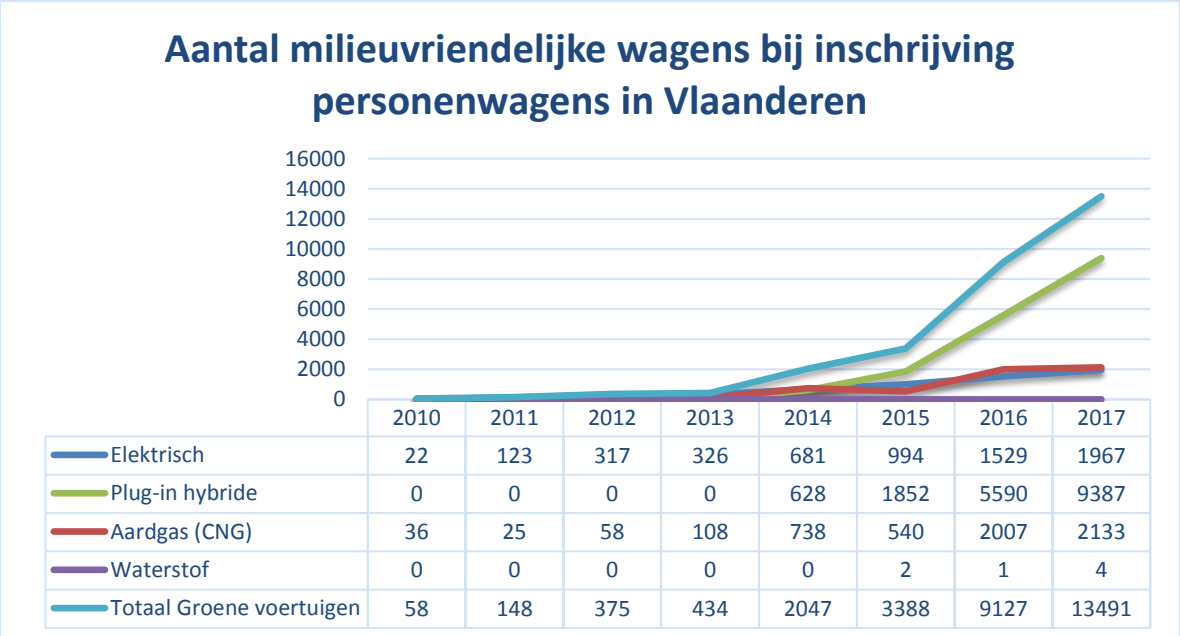
	Toestand 2017	Indicatief doel 2017	Doel 2020
Marktaandeel BEV	0,63%	3,0%	7,5 %
BEV-vloot	5.506	13.700	60.500
PHEV-vloot	18.218	5.800	13.600
Publiek toegankelijke laadpunten	1.726	2.000	7.400
Marktaandeel CNG	0,68%	2%	5%
CNG-vloot	6.218	9.800	41.000
CNG-stations	84	150	300
H2-stations	1*		20

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

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 (fig. 1-4). De indicatieve doelstellingen voor BEV- en CNG-wagens worden niet gehaald, die voor PHEV wordt ruimschoots overschreden. Toch kunnen we de vergelijking met andere EU-landen doorstaan. België en bij uitstek Vlaanderen moet bv. bij het marktaandeel 'elektrisch' maar één ander EU-land laten voorgaan (fig. 5). Kanttekening daarbij is dat vooral het aandeel plug-in-hybride wagens in België hoog is. Overeenkomstig de doelstelling werd in 2017 hard gewerkt aan de uitrol van de laadinfrastructuur (fig. 6 en 7)

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 veel nieuwe modellen van diverse fabrikanten aangekondigd. De blik is daarbij, op enkele uitzonderingen na, wel eerder gericht op 2020. Ondanks dat zal ook de komende jaren het aandeel blijven groeien. Bijgevolg zal er ook verder geïnvesteerd moeten worden in laadinfrastructuur.

Fig 1. Evolutie Markt



	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Elektrisch	22	123	317	326	681	994	1529	1967
Plug-in hybride	0	0	0	0	628	1852	5590	9387
Aardgas (CNG)	36	25	58	108	738	540	2007	2133
Waterstof	0	0	0	0	0	2	1	4
Totaal Groene voertuigen	58	148	375	434	2047	3388	9127	13491

Fig. 2 Evolutie vloot (Vlaanderen)

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Aandeel 2017
BEV	151	441	671	1.287	2.229	3.732	**5.506**	0,16%
PHEV	5	29	220	448	2.122	7.676	**17.495**	0,51%
EREV	14	69	191	375	724	940	**723**	0.02%
EV tot	170	539	1.082	2.110	5.075	12.348	**23.724**	0,69%
CNG	123	184	268	998	1.537	3.727	**6.218**	0.18%
Totaal	3.200.500	3.218.892	3.243.513	3.296.689	3.347.610	3.405.291	3.425.678	

Fig. 3 Marktaandeel per doelgroep

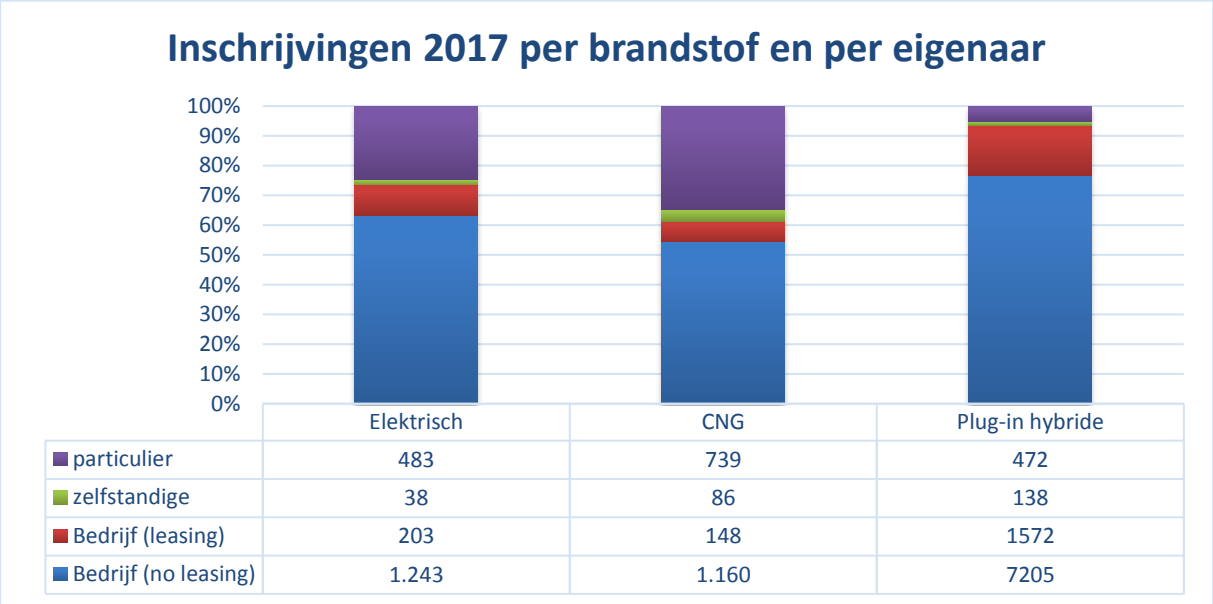


Fig. 4 Marktaandeel t.o.v. totaal

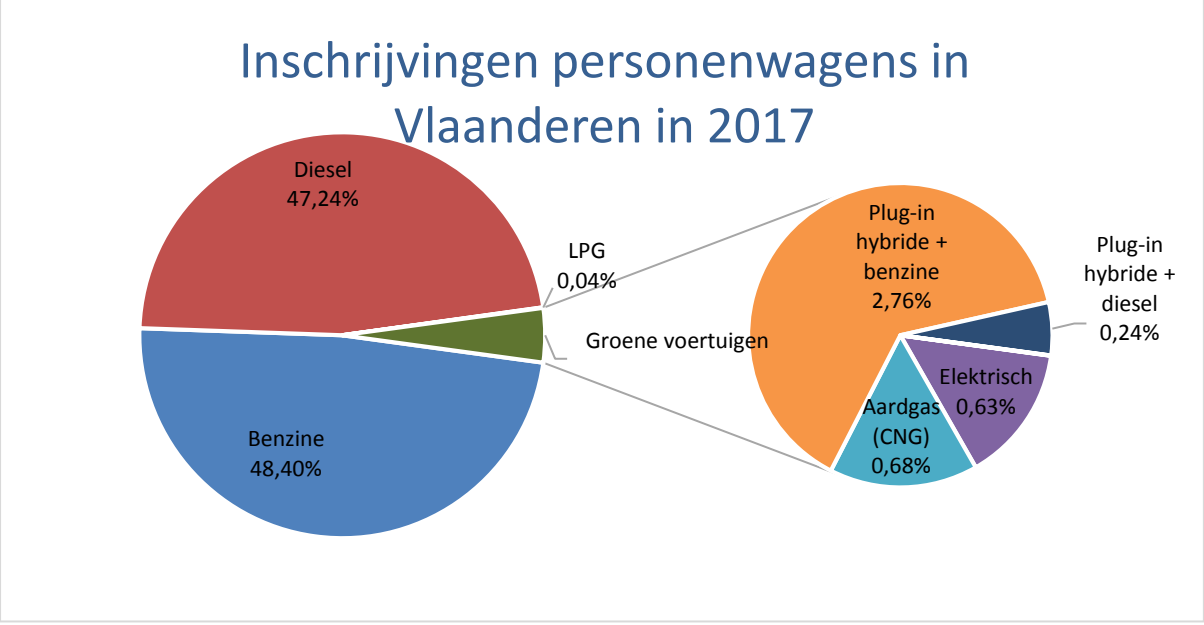
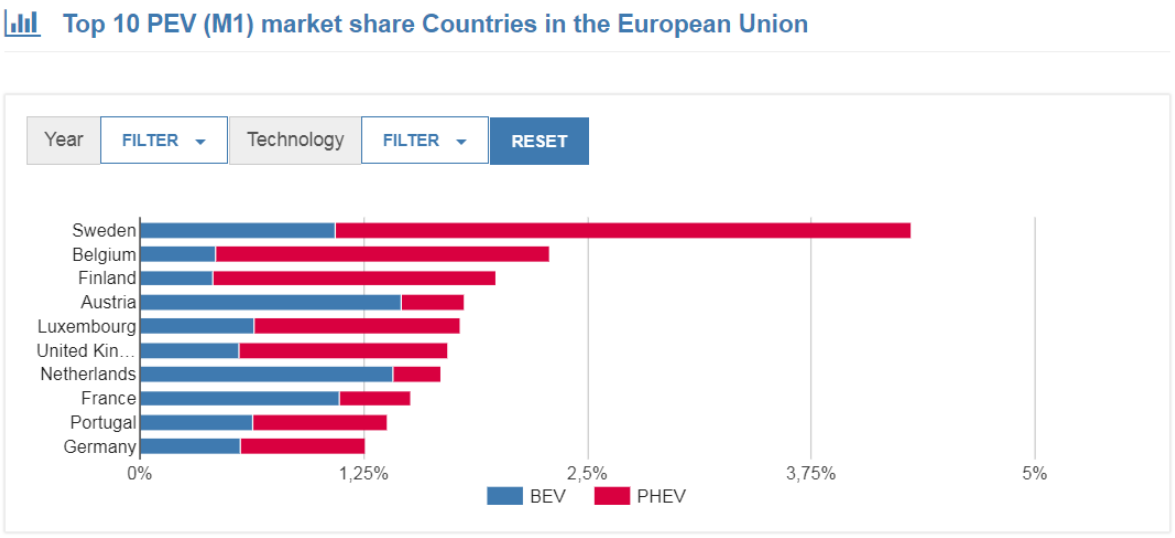


Fig. 5 Marktaandeel elektrische voertuigen: EU-benchmark 2017



Bron: European Alternative Fuels Observatory

Fig. 6 Overzicht laadpunten en CNG-tankstations in Vlaanderen

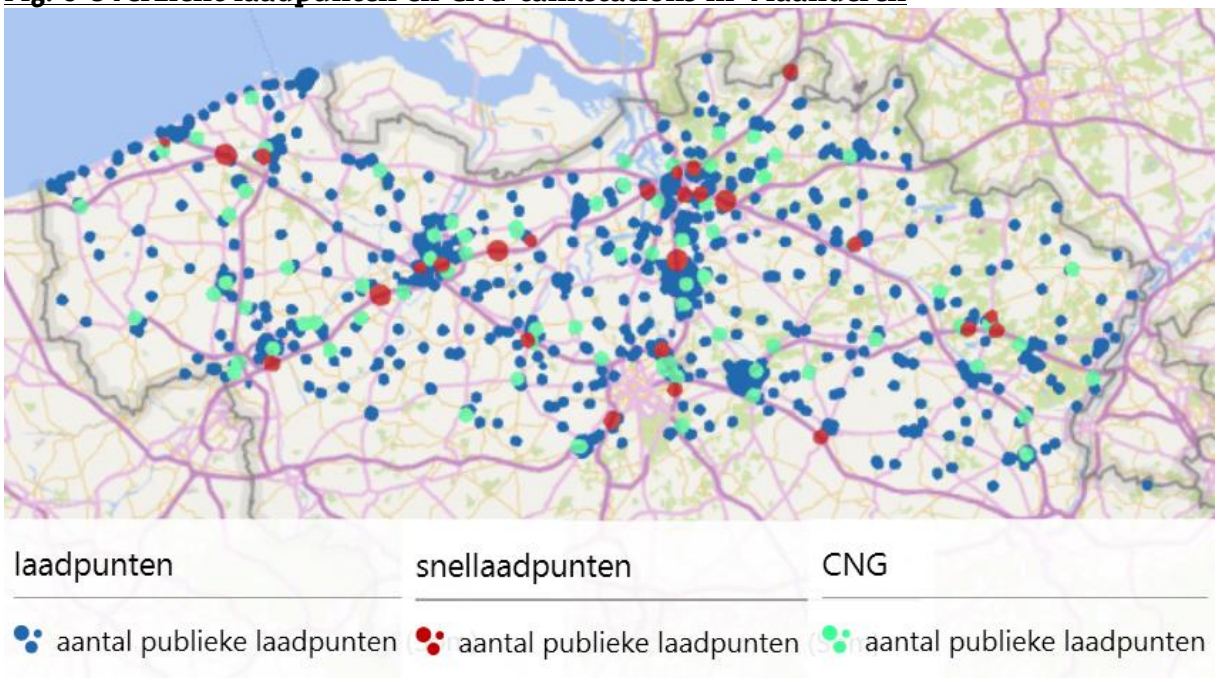


Fig. 7 Aantal publieke laadpunten en CNG-stations in Vlaanderen

	≤ 22 kW - laadpunten	snelladers locaties	CNG - tankstations
Antwerpen	453	11	22
Limburg	238	4	9
Oost-Vlaanderen	428	9	19
Vlaams Brabant	294	5	16
West-Vlaanderen	313	5	18
Totaal	**1726**	**34**	**84**

Naast de personenwagens is er nog een hele groep andere voertuigen die ook elektrisch rijden. Ook deze groep gaat in stijgende lijn (fig. 8-10). 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 bv. wel de speed pedelec of de bromfiets.

Fig. 8 Markt elektrische voertuigen

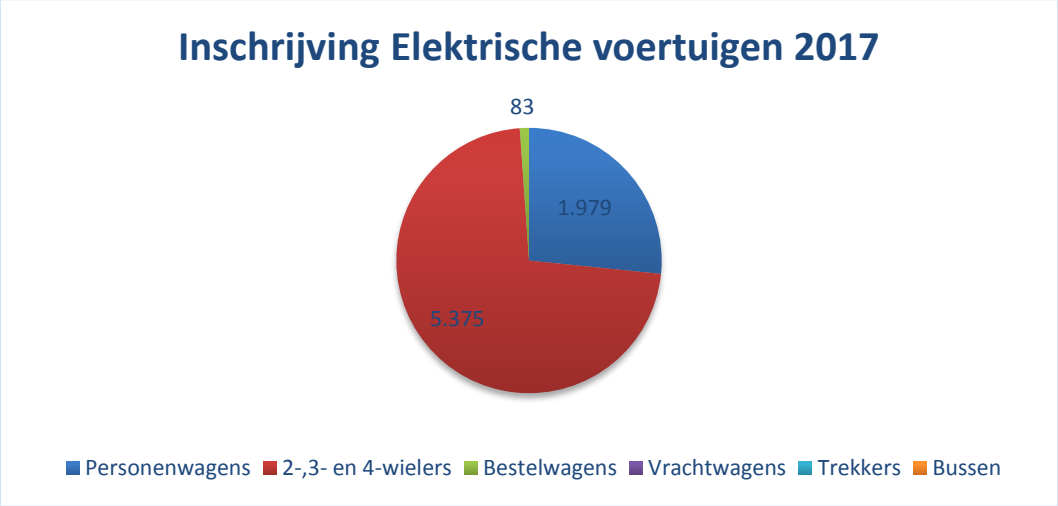


Fig. 9 Vloot elektrische voertuigen

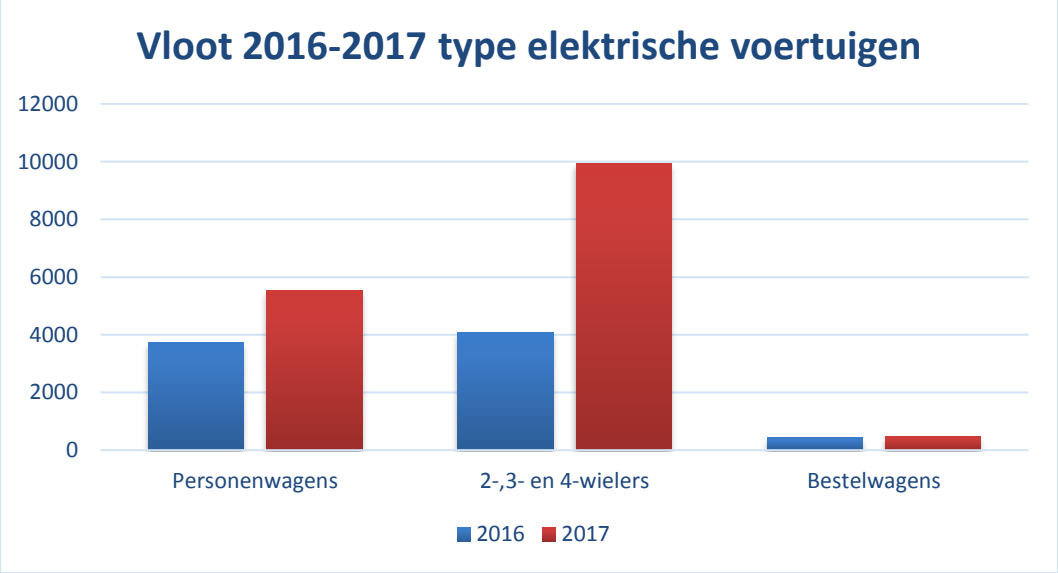
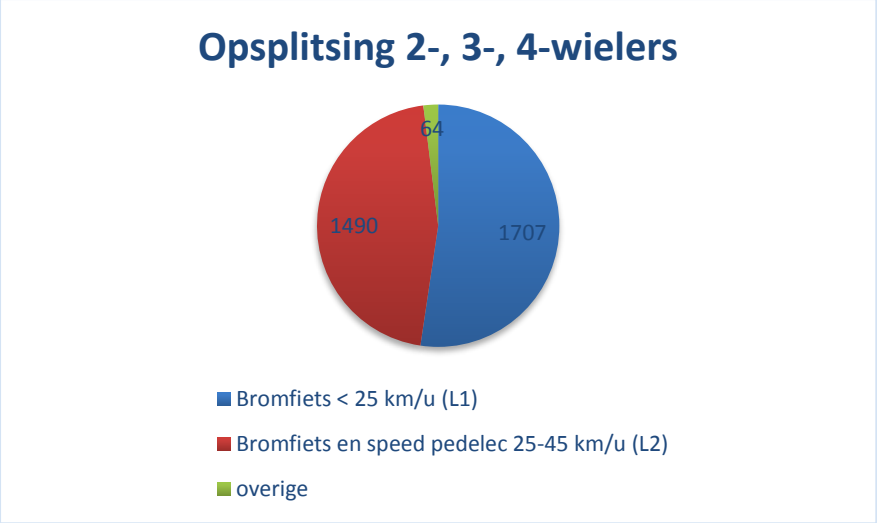


Fig. 10 Inschrijvingen LEV tweede semester 2017



2. Belangrijkste maatregelen

2.1 FINANCIEEL 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.

Ondertussen is ook de 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. 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. Begin 2017 werd de procedure vereenvoudigd. In het besluit is voorzien dat het premiebedrag voor 2017 lager is dan dat voor 2016. Er was in 2017, net zoals in 2016, een budget voorzien van 5 miljoen euro. Er werden 314 aanvragen ingediend en goedgekeurd in 2017 voor 20 verschillende modellen en een bedrag van 1.131.500 euro. De meest populaire waren de Nissan Leaf (29%), de Renault Zoë (27%) en de BMW i3 (10%). Het aantal aanvaarde aanvragen in 2017 daalde t.o.v. 2016. In totaal werden voor 2016 en 2017 samen 1034 premies betaald voor een totaalbedrag van 4.428.000 euro.

Aanvaarde dossiers	Cat 1 (< 31.000)	Cat 2 (< 41.000)	Cat 3 (< 61.000)	Cat 4 (> 61.000)	Totaal	Bedrag (euro)
2016	257	427	0	36	720	3.296.500
2017	119	177	0	18	314	1.131.500

De aanvragen waren gespreid over Vlaanderen met in volgorde Antwerpen (28%), Vlaams-Brabant (21%), Oost-Vlaanderen (19%), West-Vlaanderen (19%) en Limburg (12%).

Ondertussen zijn er aanpassingen aan het premiesysteem principieel goedgekeurd door de Vlaamse Regering. Het premiebedrag zal, volgens dat akkoord, in 2018 en 2019 worden bevroren op het niveau van 2017, de premie voor waterstofwagens wordt opgetrokken en de premie wordt uitgebreid naar vzw's en autodeelaanbieders.

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 7.400 publiek toegankelijke laadpunten, zoals tegen 2020 voorzien in het actieplan, geregeld. 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 het besluit wordt aan de netbeheerders gevraagd om de aanbesteding te organiseren; 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 er voor om dit zelf te organiseren.

Vlaanderen

In 2017 gunden EANDIS en INFRAX een eerste lot voor de uitbouw van de basisinfrastructuur (1288 laadpunten) en het luik 'paal-volgt-wagen' aan de firma Allego.
Op 31/1/2018 waren er 1174 laadpunten geplaatst (91%). Voor de overige punten van het lot 2017 is de plaatsing vertraagd wegens externe factoren, zoals de planning van andere werken op het openbaar domein, een vergunning die nog moet goedgekeurd worden door een derde partij, … In bijna elke gemeente in Vlaanderen staat nu minstens 1 publieke laadpaal.

Bovendien waren er 60 aanvragen volgens 'Paal volgt wagen' in 2017. Een aantal van deze aanvragen waren onontvankelijk. Aan de andere kon meestal voldaan worden door een geplande laadpaal uit de basisinfrastructuur vooruit te schuiven in de planning. In totaal werden 6 extra laadpalen geplaatst via dit systeem.

In juni 2017 werd de gunningsprocedure voor het volgende lot (2018) gestart. Ook dit tweede lot (838 laadpunten) werd gegund aan de firma Allego.

Antwerpen, Leuven en Sint-Truiden kozen er opnieuw voor om de uitrol van het lot 2018 zelf te organiseren. De andere gemeenten blijven het 'Vlaamse systeem' volgen.

Antwerpen

Antwerpen organiseerde een eigen uitbesteding in 2016. De stad volgt hierbij uitsluitend het principe 'Paal volgt wagen'. In juli 2016 werd de concessie voor het 'leveren, plaatsen en exploiteren van elektrische laadinfrastructuur' toegekend aan Blue Corner. Het aanvraagloket voor burgers (paal volgt wagen) wordt door de stad zelf georganiseerd.

Tussen januari 2017 en januari 2018 werden er via het aanvraagloket 48 aanvragen ingediend voor een laadpaal. Eind januari 2018 waren 19 aanvragen momenteel nog in behandeling, 16 aanvragen werden geweigerd wegens niet voldoen aan de voorwaarden. De voornaamste reden voor weigering is het beperkte elektrisch bereik van de wagen. Er werden in totaal 14 laadpalen geplaatst in 2017. Bij het voorzien van een nieuwe laadpaal wordt er aanvankelijk één parkeerplaats ingericht als parkeerplaats voor elektrische wagens.

Naar aanleiding van de komst van het autodeelproject Poppy dat werkt met 'free-floating' deelwagens (zowel elektrisch en CNG), worden er extra laadpalen voorzien op het openbaar domein die het principe 'paal volgt wagen' niet volgen. In totaal werden binnen de Singel 7 extra laadpalen voorzien. Er worden per paal twee voorbehouden plaatsen ingericht, één voor elektrische voertuigen en één voor elektrische deelwagens. In 2018 zullen er ongeveer 25 extra laadpalen worden voorzien in de districten buiten de Singel volgens hetzelfde principe.

Leuven

In Leuven wordt uitsluitend gewerkt met het systeem 'Paal volgt wagen'. Er zijn slechts 2 nieuwe laadpalen toegewezen, die in 2018 geplaatst zullen worden.

Sint-Truiden

In Sint-Truiden werd recent een bestek gelanceerd om laadpalen te plaatsen volgens het principe 'Paal volgt wagen'. De inschrijvingen worden verwachten in februari.

Tevens zijn 2 bijkomende publieke laadpalen besteld in 2017, die zullen worden toegevoegd aan de 5 bestaande. Ze worden geplaatst in maart 2018.

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

In het kader van Europees gefinancierde projecten kwam de uitrol van snellaadinfrastructuur in 2017 in een stroomversnelling. Eind 2017 stonden in Vlaanderen op 34 locaties publieke snelladers waarvan 25 van Allego (Fast-E) en 7 van Luminus (Unit-E). De snelladers bevinden zich vooral langs de autosnelwegen of op de carpoolparkings/P&R .

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 snellaadpaal.

We verwachten dat dit aantal op korte termijn verder zal uitbreiden tot een gebiedsdekkend netwerk van snellaadinfrastructuur in Vlaanderen. Begin 2018 zal AWV een tweede oproep lanceren voor de carpoolparkings/P&R en zullen er ook een aantal concessies van snelwegparkings opengesteld worden, waarin de verplichting is opgenomen om minstens één snellader te plaatsen. Daarnaast gaat het Europees project BENEFIC van start (zie verder). Voor dit project is Europese cofinanciering beschikbaar voor 80 extra snelladers. Bijkomend worden in 2018 ook de eerste ultrasnelladers (>150kW) verwacht op de Vlaamse wegen.

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 2017 betekent dit dat elke entiteit een jaarlijks aankoopaandeel van 7% (PH)EV en 3% CNG dient te realiseren. De doelstellingen zijn ook opgenomen in een nieuwe omzendbrief Dienstvoertuigen.

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. Het Facilitair Bedrijf voorziet zo op korte termijn 138 laadpunten. In 2017 werden er hier al 87 van geplaatst. Nadien zal het systeem "paal volgt wagen" worden gevolgd.

In 2017 kocht de Vlaamse overheid via het Facilitair Bedrijf 5 BEV, 2 PHEV, 7 elektrische bestelwagens, 7 CNG-wagens en 50 CNG-bestelwagens. Daarnaast werden ook 11 PHEV, 2 BEV en 1 CNG-wagen geleased. Over de wagens die rechtstreeks werden gekocht/geleased ontbreekt voorlopig de informatie.

B. Actieplan De Lijn

De Raad van bestuur van de Lijn keurde in 2016 de principes goed om tot een vergroening van de bussen 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. Via een opstartproject worden op korte termijn 6 volledig elektrische bussen inclusief laadinfrastructuur uitgerold en dit gespreid over 3 steden (Gent, Antwerpen en Leuven). De toewijzing van deze opdracht zal gebeuren in het voorjaar van 2018, de effectieve uitrol wordt verwacht in 2019. Tegelijk wordt bekeken hoe de nieuw aan te kopen hybride bussen kunnen omgebouwd kunnen worden tot plug-in hybride bussen met een beperkte actieradius voor het stedelijke vervoer. De uiteindelijke doelstelling is om in stedelijke omgevingen tegen 2025 enkel nog elektrisch te rijden (met plug-in hybride of batterij elektrische bussen). De evoluties rond waterstofbussen worden verder opgevolgd.

2.4 DUIDELIJKHEID SCHEPPEN

A. Visie 2030

Midden 2017 is gestart met de opmaak van een CPT-visie 2030. De visie zal streefdoelen bevatten voor de marktaandelen van de diverse voertuigtypes in 2025 en 2030. Het ultieme doel is de transitie naar zero-emissievervoer. Bijkomend wordt op grote lijnen aangegeven wat daartoe de komende jaren moet gebeuren. De visie wordt ook ingeschoven in het Klimaat- en Energieplan 2030, het Luchtkwaliteitsplan 2030 en het Mobiliteitsplan 2030, alle in opmaak.

B. Website

De website 'www.milieuvriendelijkevoertuigen.be', waarop informatie voor CPT-rijders bijeen wordt gebracht, werd in 2017 verder uitgebouwd en geactualiseerd. De website bevat o.m. een tool 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 informatie over relevante studies, projecten en publicaties van de Vlaamse overheid gedeeld wordt.

C. Data

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. Begin 2017 werd daarom 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 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 en AVERE nog steeds lid. VOLTA werd als nieuw lid verwelkomd.

Het team kwam in 2017 twee maal samen en besprak daarbij een eerste versie van de CPT-visie 2030.

B. Green Deal gedeelde mobiliteit

In 2017 werd de Green Deal gedeelde mobiliteit ondertekend. Deze Green Deal heeft o.a. als doelstelling om het aantal elektrische deelwagens te vervijfvoudigen en een regulier aanbod van elektrische deelfietsen te voorzien. Specifiek voor CPT werd deze Green Deal opgevolgd in de stuurgroep en in de werkgroep elektrisch gedeelde mobiliteit.

C. Overleg binnen België

In 2017 bleef de overkoepelende ENOVER-transport werkgroep onder coördinatie van de federale overheid actief voor de verdere opvolging van het Nationaal Beleidskader dat in november 2016 bij de Europese Commissie werd ingediend 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

Ook op **BENELUX-niveau** werden de ontwikkelingen vanuit Vlaanderen opgevolgd. In 2017 resulteerde dit o.a. in een politieke intentieverklaring over grensoverschrijdend laden.

De **Europese** ontwikkelingen werden verder opgevolgd, o.a. de besprekingen binnen het Sustainable Transport Forum (STF) dat de Europese Commissie ondersteunt bij de omzetting van de CPT-richtlijn. Daarnaast werd ook bijgedragen aan het eindrapport van de GEAR 2030 groep waarin een prominente plaats werd gegeven aan zero-emissievervoer. Vlaanderen nam in 2017 ook de eerste keer deel aan de Governmental Support Group (GSG), een informeel netwerk van Europese lidstaten waarbinnen expertise en ervaringen m.b.t. CPT-beleid worden uitgewisseld. Ten slotte trad Vlaanderen ook toe tot de werkgroep 'clean vehicles and fuels' van POLIS (een netwerk van Europese steden en regio's voor transportinnovaties),

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 MOW, het Brussels Instituut voor het Leefmilieu, Brussel Mobiliteit en het Nederlandse Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Binnen BENEFIC is er 7.330.000 euro Europese middelen beschikbaar voor investeringen in infrastructuur voor alternatieve brandstoffen (laadpalen, CNG/LNG/waterstof infrastructuur en walstroom) in de partnerregio's. Begin 2018 zal een projectoproep gelanceerd worden

Daarnaast worden ook andere pistes voor Europese samenwerking/financiering opengehouden.

2.6 LOKALE OVERHEDEN BETREKKEN

VVSG coördineert een werkgroep Laadpalen, waarin naast de Vlaamse overheid een hele reeks steden, maar ook andere lokale actoren actief zijn.

De werkgroep kwam ook in 2017 samen en dient 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.

2.7 PILOOTPROJECTEN EN ONDERBOUWENDE STUDIES OPSTARTEN

Eind 2016 werd de **eerste projectoproep** 'clean power for transport' gelanceerd. Er werden 7 van de 28 ingediende projecten geselecteerd, die in 2017 van start gingen. Een formele tussentijdse rapportering is voorzien halverwege de looptijd van het project.

- **'Opwaardering en opschaling aanbod elektrische voertuigen in autodeelvloot cambio autodelen'** getrokken door Cambio (01-02-2017 tot 01-08-2018).

Dit project verloopt volgens schema. Er werden 10 elektrische deelwagens geleverd en ingezet in Antwerpen, Gent, Mechelen en Leuven. Daarnaast werd een gerichte bevraging van gebruikers en niet-gebruikers van elektrische deelwagens georganiseerd. In de tweede fase van het project wordt verder ingezet op informatieverstrekking en sensibilisering via een uitgebreide communicatiecampagne. Bijkomend zal een analyse gebeuren van de business case voor elektrisch autodelen en zullen beleidsaanbevelingen geformuleerd worden.

- 'Transitie naar zero-emissie voor collectief busvervoer' getrokken door The new drive (01-01-2017 tot 01-07-2018).
  Ook het project 'platform Zero-Emissie Busvervoer (ZEB)' verloopt volgens schema. De verschillende projectpartners en bedrijven uit de hele keten komen regelmatig samen om de opportuniteiten en drempels voor een transitie naar zero-emissie busvervoer in kaart te brengen. Zo werden concrete 'use cases' uitgewerkt en TCO-berekeningen gedaan. Daarnaast zijn er o.a. nog specifieke werkpakketten voor voertuigen en laden. De tussentijdse resultaten werden ook al zichtbaar gemaakt voor een breder publiek, o.a. door de organisatie van een ZEB-conferentie op Busworld. In 2018 zal de focus vooral liggen op het formuleren van beleidsaanbevelingen.
- 'Clean power for taxi's' getrokken door Bond Beter Leefmilieu Vlaanderen (01-01-2017 tot 01-07-2018).
  Binnen dit project ligt de focus enerzijds op het voorbereiden en faciliteren van 5 Vlaamse centrumsteden (Antwerpen, Mechelen, Gent, Brugge, Leuven) bij de uitrol van e-taxidiensten en anderzijds op het aanpakken van knelpunten op ondernemingsniveau. In elke stad werd een terreinoefening gedaan en werd een plan van aanpak opgesteld met concrete maatregelen voor e-taxidiensten. Voor de ondernemingen werd een studie uitgevoerd om inzicht te geven in de rentabiliteit van e-taxi's op ondernemingsniveau. In 2018 ligt de focus op het verder begeleiden van ondernemingen en de steden
- 'E-carsharing for cohousing' getrokken door Partago (01-01-2017 tot 01-01-2019).
  Dit project wou elektrisch autodelen voorzien voor samenwoongroepen zoals cohousing sites en appartementsgebouwen. Vanaf de start van het project werd een twintigtal samenwoongroepen ingelicht over elektrisch rijden en autodelen, 10 groepen deden ook praktische ervaring op. Eén samenwoongroep is overgegaan tot de aankoop van een elektrische deelauto. In de beginfase van het project is één van de partners (Cohousing Partners) uit het project gestapt. Dit, in combinatie met de heterogeniteit van de samenwoongroepen en trage beslissingsprocedures, zorgde ervoor dat de beoogde resultaten niet gehaald werden. Op voorstel van de indiener wordt dit project daarom stopgezet.
- 'CPT in the picture' getrokken door AVERE afdeling België (ASBE) (01-01-2017 tot 01-01-2019).
  Dit project richt zich op het organiseren van een roadshow 'ikrijelektrisch' in elke Vlaamse provincie, waarbij infosessies georganiseerd worden voor lokale besturen en bedrijven. De sessies worden gekoppeld aan een publieksgedeelte, waarbij kennis kan gemaakt worden met elektrische voertuigen en laadoplossingen. Tot nu toe werden de provincies Limburg en Antwerpen al aangedaan. In 2018 komen de andere provincies aan bod.
- 'Faciliteren van de elektrificatie van lichte vrachtwagens in 4 types nichevloten' getrokken door Westlease (01-03-2017 tot 01-03-2019).

Binnen dit project wordt een demonstratieformule opgezet waarbij 10 elektrische lichte vrachtwagens via een leaseformule worden ingezet in 4 types van nichevloten (koerierdiensten, gemeentelijke diensten, pret- en themaparken en intra- en multisite logistiek). Hiermee willen de indieners de gebruikers overtuigen van het nut van elektrische voertuigen voor hun dagelijkse activiteiten.

- **'Platform elektrische bedrijfswagens'** getrokken door Traxio (01-01-2017 tot 01-10-2018).
  Dit project verloopt volgens schema. Het platform tracht de transitie naar elektrische wagens bij bedrijven en organisaties in Vlaanderen te versnellen. De primaire doelstelling is om een gedegen aanbod van elektrische wagens in de car policies van (grote) bedrijven op te nemen en werknemers hiervoor te incentiveren. Voor de 5 koplopers (Degroof Petercam, Carglass, Groep Induver, Solidariteit voor het Gezin en Idewe) is het streefcijfer een aandeel van 25% elektrisch (nieuwe wagens) 2020. Daarnaast worden de andere stakeholders geëngageerd en betrokken, o.m. door het opstellen van een draaiboek elektrische bedrijfswagens met een marktcatalogus. Tot slot is het de ambitie om meer dan 100 fleet owners te bereiken via een campagne "Wij Rijden Elektrisch". In het project wordt structureel samengewerkt met Cleaner Car Contracts, een project van de BBL.

In september 2017 werd een **tweede projectcall** 'Clean power for transport' gelanceerd. Er werden 4 thema's naar voor geschoven: (1) integratie van EV's (m.i.v. FCEV) in het energiesysteem, (2) gebruik van lichte elektrische voertuigen voor logistiek en woon-werkverkeer, (3) communicatie over en uitbouw van een community voor EV-rijders en (4) het opzetten van deelsystemen voor particulieren met zero-emissiewagens van gemeenten en bedrijven. Eind september werd de oproep afgesloten met 31 projectvoorstellen. Daarvan werden er 10 geselecteerd, die alle begin 2018 starten:

- '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 2017 werden ook twee CPT-studies beëindigd, die het lopende beleid uit het actieplan CPT kunnen aanvullen:

- **Verkenning van extra stimulansen voor elektrische voertuigen in Vlaanderen**

Deze studie geeft een overzicht van potentiële maatregelen om EV-rijden te stimuleren op basis van literatuuronderzoek en buitenlandse praktijken en toetst deze maatregelen aan de Vlaamse context. De volgende kansrijke maatregelen werden geselecteerd en verder onderzocht:

parkeerincentives, de uitrol van snellaadinfrastructuur, stimuleringsmaatregelen voor elektrisch autodelen en enkele quick wins zoals tolvrij rijden. Uit de analyse bleek dat er vooral een potentieel draagvlak is voor de uitrol van snellaadinfrastructuur en voor stimuleringsmaatregelen voor elektrisch autodelen. Voor elk van deze maatregelen werden beleidsaanbevelingen geformuleerd.

- **Het potentieel van lichte elektrische voertuigen in Vlaanderen**

Deze studie brengt in kaart wat er op het vlak van licht elektrische voertuigen op de markt is, hoe ze gereglementeerd zijn en welke projecten er ter stimulering van het gebruik lopen of gelopen hebben. Vervolgens wordt aangegeven wat het (milieu)potentieel is van dit marktaanbod, o.m. op het vlak van functionele verplaatsingen. Daarbij wordt bekeken in welke mate elektrische tweewielers mensen over de streep kunnen trekken om hun wagen of hun traditionele motor aan de kant te laten staan en welke maatregelen daartoe nodig zijn; waarbij ook de zin en onzin van specifieke publieke laadinfrastructuur wordt bekeken. Tot slot worden pistes geopend om concrete projecten op te schalen of op te starten m.b.t. lichte elektrische voertuigen. DE studie resulteerde ook in een website www.lichtelektrischevoertuigen, waarop alle informatie gebundeld werd.

In 2017 werd bij het departement MOW een studie gestart:

- **Roadmap voor de vermindering van klimaat- en luchtemissies van vrachtvervoer**

De studie bekijkt de logistieke sector. Het gaat hier om zware vracht (>3,5t) en lichte vracht (<3,5t) over de weg, binnenvaart, shortsea, spoor en pijpleidingen. Deze studie moet leiden tot een roadmap bestaande uit doelstellingen en maatregelen. Hierbij wordt in de eerste plaats de evolutie van de broeikasgasuitstoot van de sector berekend en toegelicht, maar daarnaast wordt eveneens becijferd wat de gevolgen zijn voor de voor Vlaanderen meest kritische luchtpolluenten (in het bijzonder NOx en PM). De studie zal mee het pad effenen voor het behalen van de lange termijn doelstellingen voor de periode van 2030 tot 2050. Deze studie wordt afgerond begin 2018.

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. Momenteel kunnen de Vlaamse binnenschippers al beroep doen op 501 laadpunten. In 2017 werden geen extra aansluitpunten gerealiseerd. Mede op basis van de studie “Strategie voor het uitbreiden van het walstroomnetwerk in het Vlaams Gewest”, zal beslist worden waar de meeste geschikte locaties voor verdere uitbouw zich bevinden.

Naast de promotie van walstroom, werkt het platform rond het uniformiseren van walstroom in heel Vlaanderen, handhavings-/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 en Zeebrugge.

In Zeebrugge is er inmiddels een bijkomende vaste “small scale” bunkerfaciliteit op de LNG terminal van Fluxys in gebruik genomen. Sinds begin 2017 is het zeegaand LNG-bunkerschip “ENGIE Zeebrugge” actief in de Vlaamse, Franse en Nederlandse Noordzeehavens.

In 2018 zou ook in de haven van Antwerpen een vaste bunkerfaciliteit operationeel worden. Deze hub zal LNG aanbieden aan binnenschepen, kleine kustvaarders, baggerschepen en sleepboten.

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

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