

Elektrische voertuigen

Steeds meer steden en gemeenten nemen elektrische voertuigen op in hun eigen vloot, zowel auto's en bestelwagens als elektrische fietsen. De Vlaamse Proeftuin Elektrische Voertuigen gaf hen daarbij een duwtje in de rug. Elektrisch rijden biedt heel wat voordelen, zoals minder lawaaihinder en nauwelijks schadelijke uitstoot.



'Grote maatschappelijke voordelen'

Het aanbod aan elektrische wagens is de laatste jaren sterk gegroeid. Toch blijft het aandeel van zuiver elektrische en hybride aangedreven voertuigen in het wagenpark beperkt. "Nochtans hebben elektrische voertuigen grote maatschappelijke voordelen. Zeker voor lokale besturen bieden ze heel wat mogelijkheden", zegt Cor Dierckx, adviseur bij het departement MOW.

In 2013 maakten elektrische wagens volgens Febiac minder dan 1,5% van alle nieuw aangekochte voertuigen in België uit. Vorig jaar kwamen er een 500-tal zuiver elektrische wagens bij. Hybride voertuigen waren goed voor meer dan het tienvoudige. Het wordt erg twijfelachtig of we de gewenste samenstelling van het voertuigenpark in 2020, zoals aangegeven in het Vlaams Mitigatieplan 2013-2020, zullen halen: 3% van het totale wagenpark en 10% van de nieuwe wagens is elektrisch of een plug-in-hybride.

Wat zijn de voordelen van elektrische voertuigen?

"Lokaal en binnenstedelijk hebben fijn stof, zwaveloxiden (SOx) en stikstofoxiden (NOx) een enorme impact op het milieu en de luchtkwaliteit. Bij elektrische voertuigen is de lokale uitstoot van die stoffen en van CO₂ nul. Elektrische motoren veroorzaken ook bijzonder weinig geluid, zo weinig zelfs dat bij lage snelheden extra geluid vanuit veiligheidsoverwegingen als noodzakelijk wordt gezien. Bovendien zijn ze veel energie-efficiënter dan verbrandingsmotoren en zijn ze niet afhankelijk van steeds schaarser wordend petroleum."

Zijn er ook minpunten?

"Zeker, ook al worden ze soms overroepen. Elektrische wagens zijn al snel 10.000 euro duurder dan vergelijkbare brandstofauto's. Dat verschil zal afnemen door de verwachte sterke daling van de kostprijs van de batterijen en een toename van het volume aan geproduceerde elektrische voertuigen. Een ander nadeel is de beperkte vervoersautonomie: de meeste zuiver-elektrische personenwagens moeten na ongeveer 150 km rijden opnieuw opgeladen worden. Die autonomie slinkt nog wanneer het voertuig verwarmd of afgekoeld moet worden en bij hogere snelheden.

Technologische verbeteringen van de batterijen zullen dit minpunt wel enigszins wegwerken. Een oplaadbeurt duurt ook langer dan een tankbeurt. Via een gewoon stopcontact moet je bij de meeste voertuigen op een acht-tal uren rekenen voor een volledige laadbeurt. Daarom wordt voor publieke oplaadpunten gedacht aan de uitbouw van een netwerk met gewone laadpunten en met snelladers. Die laatste kunnen een batterij voor 80% vullen in 20 tot 40 minuten."

Waarom zijn elektrische voertuigen interessant voor steden en gemeenten?

"Elektrisch aangedreven voertuigen zijn vooral geschikt voor gebruik op kortere afstanden, met regelmatige tussenpauzes, liefst in een stedelijke omgeving. Ik denk bijvoorbeeld aan poolwagens voor dienstverplaatsingen, huis-aan-huisbedeling van maaltijden, elektrische deelauto's en deelfietsen, last-mile-voertuigen voor stadsdistributie... Door de ontwikkeling van efficiënter en krachtiger batterijen en door de uitbouw van een dichter net van publieke laadpunten moeten de minpunten in belangrijke mate kunnen weggewerkt. De forse groei van elektrisch verkeer in Oslo en Amsterdam bewijst dat lokale initiatieven het verschil maken."

Europese richtlijn

De Europese richtlijn 'Clean Power for Transport', die in het najaar gepubliceerd zal worden, stelt dat elke lidstaat in de komende 2 jaar een nationaal beleidskader moet uitwerken voor de ontwikkeling van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen (elektriciteit, CNG, LNG en waterstof). Wat de doelstellingen voor ons land juist inhouden en hoe we die concreet willen bereiken, is op dit moment nog niet duidelijk. Initieel stelde de EU voor België 21.000 publieke laadpunten voor op een totaal van 207.000 laadpunten tegen 2020 (document COM/2013/18 - Voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen - Bijlage II).



"Elektrisch aangedreven voertuigen zijn vooral geschikt voor gebruik op kortere afstanden, met regelmatige tussenpauzes, liefst in een stedelijke omgeving."

■ Cor Dierckx, Departement MOW

Gemeenten testen elektrische voertuigen

De Vlaamse Proeftuin Elektrische Voertuigen ging eind 2011 van start voor een looptijd van drie jaar. Er zijn vijf proeftuinplatformen: EVA, EVTeLab, iMOVE, Olympus en Volt-Air.



■ **Carlo Mol, programme officer Vlaamse Proeftuin Elektrische Voertuigen:** "Gemeentebesturen investeren steeds vaker in eigen elektrische voertuigen voor heel uiteenlopende toepassingen."

In de proeftuin EVA, wat staat voor 'Elektrische Voertuigen in Actie', krijgen steden en gemeenten de kans tien weken lang kosteloos elektrische voertuigen te testen. In de proeftuin iMOVE krijgen zowel particulieren als lokale besturen de gelegenheid om van elektrisch rijden te proeven.

Voor het EVA-project kocht distributienetbeheerder Eandis 24 elektrische voertuigen aan: personenwagens, bestelwagens, lichte vrachtwagens en scooters. Sinds het begin van de proeftuin maakten al 168 lokale besturen, of meer dan de helft van de 308 gemeenten, gebruik van dit aanbod. "Bij de overhandiging van een proeftuinvoertuig aan gemeentebesturen stelden we dit jaar vaak vast dat de interesse in elektrische mobiliteit sterk gestegen is", zegt Carlo Mol, programme officer voor de Vlaamse Proeftuin

Elektrische Voertuigen. "Gemeentebesturen investeren ook steeds vaker zelf in eigen elektrische voertuigen voor heel uiteenlopende toepassingen. Meestal gaat het dan om poolwagens, kleine bestelwagens en vrachtwagentjes voor de groendienst, of elektrische fietsen."

Voor iMOVE leasete Infrac 56 elektrische voertuigen, zowel personen- als bestelwagens. Na een testperiode van 1 jaar bij 190 particuliere gebruikers namen 23 gemeenten één of meerdere voertuigen op in hun vloot. Na afloop van de leasing nemen 17 onder hen de wagens ook definitief over.

Meer informatie over de vijf proeftuinplatformen vindt u op www.proeftuin-ev.be. Begin volgend jaar zal op die site een eindrapport beschikbaar zijn met daarin onder andere beleidsaanbevelingen. Meer over EVA vindt u op www.elektrischevoertuigeninactie.be en over iMOVE op www.imovelivinglab.eu.

Begeleiding van lokale besturen

Eandis

Naast de EVA-voertuigen die Eandis ter beschikking stelt, heeft de distributienetbeheerder nog een uitgebreide dienstverlening voor lokale besturen die werk willen maken van een duurzame vloot:

- **MobiScan:** gratis analyse van de gemeentevloot. Voor de verschillende modi ontvangt u een rapport met een vergelijking



van investeringskosten, onderhoudskosten, mogelijke subsidies, verbruik en uitstoot van fijn stof en CO₂.

- **Groepsaankoop duurzame voertuigen** (zowel elektrisch, plug-in als CNG): door orders van verschillende lokale besturen te bundelen kan Eandis een voordelige prijs bedingen. Eandis verzorgt de administratie en opvolging.
- **Groepsaankoop elektrische fietsen:** voordelige voorwaarden. Inbegrepen: levering, rijklaar maken en eerste check-up via lokale handelaar.
- **Aanbod elektrische oplaadpunten en CNG-vulstations:** Eandis deelt haar expertise op vlak van aankoop en plaatsing, bepalen beste locatie, exploitatie en onderhoud.

Meer informatie over dit aanbod vindt u op www.eandis.be (rubriek 'Energie besparen' – 'Duurzame mobiliteit voor lokale besturen').

Infrac

Het aanbod van Infrac is specifiek gericht op de realisatie van laadinfrastructuur voor auto's en fietsen op openbaar domein.

Via de distributienetbeheerder kunnen lokale besturen alle werken, van een nieuwe netaansluiting tot en met de plaatsing van de laadpaal, laten uitvoeren door één partner. Conform de wet op de overheidsopdrachten heeft Infrac voor de laadinfrastructuur een exploitant aangeduid. Die treedt op als infrastructuurbeheerder en stelt de laadobjecten ter beschikking aan eindgebruikers. De laadpalen voor fietsen en scooters bevatten

4 huishoudelijke stopcontacten met stroomafname op maat van fietsen en scooters. De laadpalen voor wagens bevatten 2 stopcontacten 'Mennekes Type 2' specifiek voor elektrische wagens.

Meer informatie op www.infrac.be



Signalisatie

Verkeersborden voor elektrische voertuigen

Sinds 1 maart 2014 bevat de Wegcode enkele verkeersborden voor elektrische voertuigen.



Het gaat onder andere om een **onderbord** waarop het symbool van een stekker is

afgebeeld, waarmee wegbeheerders het verkeersbord E9a 'Parkeren toegelaten' kunnen aanvullen. Dat bord geeft dan aan dat het parkeren is voorbehouden voor elektrische voertuigen.



Op het onderbord kan de **specifieke categorie** van voertuigen worden afgebeeld. Er mogen

ook meerdere categorieën van voertuigen op afgebeeld worden.



Het **verkeersbord F63** 'benzinepost' heeft nu ook een versie die wijst op een oplaadplaats voor elektrische voertuigen. De andere vijf versies verwijzen naar tankplaatsen voor benzine en diesel, LPG, CNG, LNG en H₂.

'Bestuurders gemeentevloot zijn klankbord voor geïnteresseerden'



■ **Burgemeester Graaf Leopold Lippens is een fan van elektrische voertuigen. Hij testte zelf al een Nissan Leaf, een Renault Twizy en een BMW i3.**

De gemeentevloot van Knokke-Heist telt al vier elektrische voertuigen van het type Renault Kangoo ZE. Zowel de technisch uitvoerende dienst als de administratieve diensten rijden ermee. "Ze komen overal in de gemeente en zijn als het ware een klankbord voor mensen die vragen hebben over elektrische mobiliteit", zegt Ivan Verbouw, hoofd van de technisch uitvoerende dienst. "Alle gebruikers zijn er heel tevreden over. Al hadden ze in het begin wel wat moeite om hun rijstijl aan te passen. Het elektrisch verbruik lag nogal hoog..." Voor langere ritten, bijvoorbeeld naar Brussel, beschikt de toeristische dienst over een hybride wagen. Bij de vervanging van bestaande leasingscontracten bekijkt de gemeente elke keer of er een elektrisch of hybride voertuig in de plaats kan komen.

Knokke-Heist behoort in België tot de pioniers wat elektrisch rijden betreft. De gemeente nam de vorige jaren heel wat initiatieven om het gebruik van elektrische voertuigen te stimuleren. Lees het uitgebreidere artikel op www.mobielvlaanderen.be/overheden.



■ **Ivan Verbouw, hoofd van de technisch uitvoerende dienst:** "De gebruikers hadden in het begin wat moeite om hun rijstijl aan te passen. Het elektrisch verbruik lag nogal hoog..."

Mechelse uitvoeringsdienst rijdt elektrisch in binnenstad

Tegen 2017 zullen de uitvoeringsdiensten van Mechelen helemaal elektrisch rijden in de binnenstad. De stad nam vorige maand al 12 elektrische wagens met laadbak in dienst.

"De elektrische wagens zijn ideaal voor de binnenstad", zegt schepen van Openbare Werken Bart De Nijn. "De ploegen zijn mobieler omdat iedere wagen een eigen laadbak heeft. Op die manier hoeft er geen grote bestelwagen door de stad te rijden om verzameld groenafval op te pikken. De kleinere, elektrische stadsvoertuigen zorgen ook voor minder verkeershinder. Bovendien hebben ze minder onderhoud nodig. En het onderhoud dat toch moet gebeuren, valt binnen een onderhoudscontract. Dat is financieel interessant."

Ook de rest van het Mechelse wagenpark wordt groener. De uitvoeringsdienst heeft 7 kleine elektrische bestelwagens en ook de Glutonstraatstofzuigers zijn elektrisch. De stadsvloot telt voorts nog 2 hybride auto's en 6 CNG-wagens. Alle elektrische wagens worden opgeladen aan het stadsmagazijn, waar op het dak 636 zonnepanelen geïnstalleerd zijn. Op de Veemarkt en aan de Zandpoortvest heeft de stad 2 publieke oplaadpunten voorzien, telkens voor 2 voertuigen en 5 fietsen.



■ **Stad Mechelen nam vorige maand 12 elektrische wagens met laadbak in dienst.**



■ **Bart De Nijn, schepen van Openbare Werken:** "Dankzij de elektrische wagens met laadbak hoeft er geen grote bestelwagen meer door de stad te rijden."

Laadinfrastructuur op carpoolparkings en Park & Rides

Een belangrijke drempel om over te schakelen naar elektrisch rijden is de vrees om onderweg zonder stroom te vallen. In vakjargon heet dat de 'range-anxiety'. Om die drempel te verlagen wil het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) de carpoolparkings en Park & Rides laten uitrusten met elektrische laadinfrastructuur.

Dat gebeurt in twee fasen. Tijdens de zomerperiode werd een oproep tot kandidaatstelling gelanceerd voor de eerste fase. Twee kandidaten toonden interesse. Momenteel worden de vergunningen voor inname van openbaar domein uitgereikt aan de kandidaten. Vervolgens zullen de kandidaten overgaan tot de bouw en exploitatie van de laadinfrastructuur. Per locatie wordt een oppervlakte van maximaal 85 m² ter beschikking gesteld. Afhankelijk van de grootte van de parking betekent dit dat er 1 tot 2 laadpalen kunnen komen en er

dus respectievelijk 2 tot 4 parkeerplaatsen voorbehouden zullen worden voor elektrische voertuigen per locatie.

De kandidaten kunnen rekenen op een financiële tegemoetkoming vanuit het Vlaams Klimaatfonds, in uitvoering van het Vlaams Klimaatbeleidsplan 2013-2020. In een volgende fase worden de resterende carpoolparkings en Park & Rides ter beschikking gesteld. Zo hoopt het AWV meer mensen over de streep te trekken om elektrisch te rijden.

★ Brochure

Vlaamse overheid helpt bij ontwerpen van publiek domein

Het ontwerpen van het publiek domein vraagt een uitgebreide kennis en expertise. Gelukkig kunnen ontwerpers hiervoor terugvallen op de talrijke handboeken, standaardteksten, dienstorders en vademecums die worden uitgegeven door de Vlaamse overheid. De brochure die u bij deze Mobiliteitsbrief vindt, geeft u een overzicht van al deze verschillende vademecums en richtlijnen. Elk vademecum stelt vanuit zijn specifieke invalshoek de ideale vormgeving van het publiek domein voor. Al die kwaliteitseisen integreren binnen de beperkingen van een reële situatie, is echter geen evidentie. De verschillende vademecums en richtlijnen geven dan ook een houvast en zorgen ervoor dat we samen binnen een uniform afwegingskader de juiste keuzes maken rekening houdend met de doelstellingen en het STOP-beginsel van het Mobiliteitsdecreet.

Toch nog problemen? De mobiliteitsbegeleiders en kwaliteitsadviseurs van de Vlaamse overheid staan klaar om je de weg te wijzen.

🗨️ Vraag en antwoord

Tot wanneer kunnen moduleprojecten worden goedgekeurd?

Bij de start van de nieuwe regelgeving werd voorzien dat 'modules' nog gedurende twee jaar voor ondertekening aan de minister kunnen worden voorgelegd, dus tot uiterlijk 28 februari 2015. Het is belangrijk dat de volledige procedure (tot handtekening van de minister) kan worden doorlopen voor eind februari 2015. Dat betekent in de praktijk dat het volledig administratief dossier al moet worden overgemaakt aan de Vlaamse Overheid in 2014. Bijgevolg moet zowel start- als projectnota of unieke verantwoordingsnota voor het project nog dit jaar een gunstig advies krijgen van de kwaliteitsadviseur. De ondertekening van de module betekent dat het project integraal wordt uitgevoerd volgens de voorwaarden en financieringsregels van de moduletekst. Een belangrijke voorwaarde is dat de gemeenteraadsbeslissing tot het aangaan van een module is genomen na 15 april 2007 en vóór 1 maart 2013. Daarnaast geldt dat alle goedgekeurde modules verder kunnen worden uitgevoerd tot de opmaak van het plan of de realisatie van het project is afgewerkt. Ook hier geldt dat de ondertekende moduletekst de voorwaarden en financieringsregels bepaalt. We vragen om toch na te gaan in welke mate de fase waarin het plan/project zich bevindt, is afgestemd op de looptijd van de module. In bepaalde gevallen kan het noodzakelijk zijn die via een addendum te verlengen.

📄 Indien u hierover nog vragen heeft, kunt u terecht bij uw mobiliteitsbegeleider. Zie www.mobielvlaanderen.be/overheden voor contactgegevens (onder de tab 'Lokaal mobiliteitsbeleid').

📣 Oproep

Uw project op het Vlaams Congres Verkeersveiligheid 2015?

Op 17 maart 2015 heeft het Vlaams Congres Verkeersveiligheid plaats in Leuven. Deze dertiende editie gaat dieper in op de vraag hoe creatief we kunnen zijn om ons verkeersgedrag veiliger te maken. De VSV is ervan overtuigd dat binnen de politie, lokale, provinciale en regionale overheden, onderzoek, onderwijs, mobiliteitsverenigingen, de bedrijfswereld, ... heel wat creatieve en leerrijke initiatieven bestaan die bijdragen tot een verkeersveilig gedrag. U wordt dan ook uitgenodigd om een voorstel in te dienen voor het congres. Zo kunt u uw verkeersveiligheidsinitiatief aan een groot publiek voorstellen en in interactie gaan met andere deelnemers.

📄 Vul tot zondag 31 oktober de invulfiche in op www.vlaamscongresverkeersveiligheid.be.



🚲 Fiets

Fietsberaad Vlaanderen uit de startblokken

Vlaanderen kan én wil een topregio worden in het fietsen. Daarom richtte de Vlaamse overheid 'Fietsberaad Vlaanderen' op, een kenniscentrum en uitwisselingsplatform dat steden en gemeenten ondersteunt om de dynamiek in hun fietsbeleid te versnellen. Het wil de brug vormen tussen alle actoren in het lokale en Vlaamse fietsbeleid. Fietsberaad Vlaanderen zal inspireren, ondersteunen en helpen zodat lokale besturen daadwerkelijk werk kunnen maken van een coherent fietsbeleid. Op de VSG-Trefdag van 16 oktober wordt Fietsberaad Vlaanderen en de bijbehorende website www.fietsberaad.be officieel gelanceerd. Enkele opdrachten van het Fietsberaad:

- knelpunten en behoeften van lokale besturen detecteren om hun fietsbeleid sterker uit te bouwen;
- de introductie van innovatieve producten ondersteunen en begeleiden of zelf pilootprojecten opzetten;
- kennis, expertise en goede praktijken verzamelen en beheren via één overzichtelijk forum en een helpdesk organiseren;
- netwerkbijeenkomsten organiseren en kennis multimediaal verspreiden;
- gerichte coaching en consultancy aanbieden aan gemeenten die sterk op fietsbeleid willen inzetten;
- het fietsbeleid introduceren als onderdeel van een globaler beleid bij andere beleidsdomeinen zoals veiligheid, sociaal beleid, vrijetijdsbeleid, omgevingsbeleid, ...
- een echte fietscultuur in de Vlaamse steden en gemeenten promoten met acties en onderzoek: het opzetten van een fietsdeelsysteem, de toepassing van het concept 'fietsstraat', monitoren van het fietsgebruik, ...

Een programmaraad zal de werking van het Fietsberaad Vlaanderen op hoofdlijnen aansturen. In een volgende Mobiliteitsbrief komen we uitgebreider op de werking van het Fietsberaad terug.

📄 Contactgegevens: Fietsberaad Vlaanderen, Paviljoenstraat 9, 1000 Brussel; Wout Baert (coördinator): wout.baert@fietsberaad.be, tel: +32 2 211 55 04, gsm: +32 478 29 26 34; Inge Caers (projectmedewerker): inge.caers@fietsberaad.be, tel: +32 2 211 55 05; www.fietsberaad.be

📅 Agenda

Oktober

- 13 • Mobiliteitscongres Iedereen op weg, toegankelijk en aangepast vervoer (Brussel)
- 13 • Datagerichte handhaving (Antwerpen)
- 14 • Symposium 'Geluidarme wegverhardingen' (Mechelen)
- 14 • Infosessie signalisatie: voorschrijven en toepassen van wegmarkeringen en verkeerstekens bij openbare aanbestedingen (Herentals)
- 16 • Trefdag VSG (Gent)
- 16 • Fundamenten van verkeersveiligheid: Education (Gent)
- 17 • Naar een verlichtingsbeleid voor Vlaamse wegen (Gent)
- 21 • Naar een verlichtingsbeleid voor Vlaamse wegen (Brugge)
- 23 • Naar een verlichtingsbeleid voor Vlaamse wegen (Hasselt)
- 24 • Fundamenten van verkeersveiligheid: Enforcement (Gent)
- 23 • Congres 'Mobiliteit 2050' (Brussel)
- 28 • Naar een verlichtingsbeleid voor Vlaamse wegen (Antwerpen)

November

- 5 • Naar een verlichtingsbeleid voor Vlaamse wegen (Vilvoorde)
- 6 • Opmaak van aanvullende reglementen (Brussel)
- 7 • Aan de slag met het duurzame lokale mobiliteitsbeleid (Brussel)

📄 Meer details vindt u in de agenda op www.mobielvlaanderen.be/overheden



Mobiliteitsbrief is er nu ook als e-zine. Abonnees op het e-zine krijgen de Mobiliteitsbrief digitaal in hun persoonlijke mailbox. U kunt voor de papieren en/of digitale versie gratis in- en uitschrijven via www.mobielvlaanderen.be/overheden ('Publicaties' - 'Mobiliteitsbrief'). Op deze website vindt u ook alle Mobiliteitsbrieven terug en meer informatie over het lokaal mobiliteitsbeleid. Voor suggesties en vragen over deze publicatie of uw abonnement kunt u mailen naar info@mobiliteitsbrief.be.

Mobiliteitsbrief biedt lokale overheden informatie over hoe een duurzaam lokaal mobiliteitsbeleid uitgewerkt kan worden in samenwerking met andere partners en overheden.

Alle Vlaamse burgemeesters, schepenen voor mobiliteit, mobiliteitsambtenaren en andere geïnteresseerde mobiliteitsprofessionals krijgen een exemplaar.

Redactie en Vormgeving: Kluwer. **Redactieadres:** info@mobiliteitsbrief.be. **Redactieraad:** Vertegenwoordigers van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken, het kabinet van de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken, het Agentschap Wegen en Verkeer, De Lijn, Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten, Vlaamse Stichting Verkeerskunde, Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid. **Verantwoordelijke uitgever:** Filip Boelaert, Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW), Koning Albert II-laan 20 bus 2, 1000 Brussel. © 2014 Vlaamse overheid Departement Mobiliteit en Openbare Werken.

