



JERRY DE BRIE

Elektrische voertuigen

Elektrische voertuigen zijn de meest milieuvriendelijke wagens van het moment. Het Vlaamse actieplan 'Clean Power for Transport' helpt het gebruik ervan stimuleren. Ook lokale overheden dragen hun steentje bij, onder meer door laadpalen voor elektrische voertuigen te installeren.

“Wie toekomstgericht over mobiliteit, milieu en energie denkt, kan niet anders dan elektrische voertuigen stimuleren”, zegt Jeroen Cockx van het Departement Leefmilieu, Natuur en Energie.

‘Elektrisch rijden is de toekomst’

interview

Waarom stimuleert Vlaanderen het gebruik van elektrische wagens?

“Dit engagement spreekt voor zich, maar kadert ook in een Europese context. In 2014 besliste Europa om actief in te zetten op alternatieve transportbrandstoffen. De Europese ‘Clean Power for Transport’-richtlijn legt de lidstaten op om nationale beleidskaders te maken voor de marktontwikkeling van voertuigen op milieuvriendelijke energie en brandstoffen en de bijhorende infrastructuur. Zo moeten de Europese lidstaten tegen eind 2020 onder meer voorzien in een passend aantal publiek toegankelijke laadpunten voor elektrische voertuigen.”

“In Vlaanderen werd eind 2015 een actieplan goedgekeurd om de doorbraak van milieuvriendelijke wagens te ondersteunen. Het plan schuift een aantal acties naar voor om de bestaande barrières aan te pakken, voornamelijk de hoge aankooprijzen, het beperkt aantal laadpunten en de beperkte kennis. De belangrijkste acties moeten de markt van milieuvriendelijke wagens stimuleren en zorgen voor de snelle uitbouw van de infrastructuur. De Vlaamse overheid wil dit realiseren door een groot aantal maatregelen zoals fiscale stimuli voor milieuvriendelijke wagens, het voorzien van 7.400 oplaadpunten of 3.700 oplaadpalen, het bijeenbrengen en verspreiden van objectieve informatie en het opzetten van een ‘Clean Power for Transport’-team.”

Wat wordt er in dit kader verwacht van de lokale overheden?

“We kunnen niet inzetten op elektrische wagens zonder te werken aan betere laadinfrastructuur. Meer laadpunten in het Vlaamse straatbeeld maken het een stuk interessanter om met een milieuvriendelijke wagen te rijden. Daar is een belangrijke rol weggelegd voor de lokale besturen. Zij beheren vaak het publieke domein en kennen de beste locaties voor nieuwe laadpalen. Daarnaast hebben zij ook een belangrijke voorbeeldrol: zelf met elektrische wagens rijden, een beleidsvisie maken, elektrisch rijden promoten, ... het draagt allemaal bij tot een positievere houding tegenover de elektrische voertuigen.”

Wat zijn de grootste voordelen van elektrisch rijden?

“Door te kiezen voor elektrisch rijden verbetert de lokale lucht- en geluidskwaliteit. Als we alleen al naar de uitlaat kijken, dan is het duidelijk dat de ‘zero-emissiewagens’ de meest milieuvriendelijke zijn. Die hebben vanuit milieuoogpunt op zich al voordelen omdat het verdwijnen van uitlaatemissies een grote vooruitgang betekent in dichtbevolkte gebieden, een groot deel van Vlaanderen. De overblijvende emissies doen zich voor ter hoogte van de elektriciteitscentrales waar de stroom wordt geproduceerd, wat ze beter beheersbaar maakt. Bovendien zijn deze wagens ook veel stiller. Door het gebruik



LNE

“Meer laadpunten in het Vlaamse straatbeeld maken het een stuk interessanter om met een milieuvriendelijke wagen te rijden.” Jeroen Cockx, Departement LNE.

van elektrische wagens mee te stimuleren, draag je als lokaal bestuur ook bij aan de klimaatdoelstellingen die opgenomen zijn in het Burgemeestersconvenant en zet je mee in op mobiliteitsinnovatie.”

Welke impact kan elektrisch rijden hebben op het milieu?

“Over de globale milieu-impact bestaan diverse uitgebreide studies. Uit een onderzoek van de VUB blijkt onder meer dat rijden op CNG milieuvriendelijker is dan rijden op traditionele brandstoffen, maar ook dat elektrische voertuigen nog beter scoren.”

Onderneemt de Vlaamse overheid nog andere acties?

“Het Vlaamse actieplan bevat een 80-tal acties. Zo is er bijvoorbeeld een jaarlijkse projectoproep voor pilootprojecten in het kader van ‘Clean Power for Transport’. Dit jaar werd 700.000 euro vrijgemaakt voor zeven projecten met milieuvriendelijke voertuigen. Cambio zal bijvoorbeeld met elektrische deelauto's werken. Bond Beter Leefmilieu (BBL) en GTL brengen tegen 2020 180 e-taxi's op de baan en Traxio helpt de bedrijfswagens te vergroenen.”

Meer info en cijfermateriaal over de impact van voertuigen op het milieu op www.milieuvriendelijkevoertuigen.be/milieu

3700 elektrische laadpalen in Vlaanderen tegen 2020

Tegen 2020 moeten er in Vlaanderen 7400 oplaadpunten of 3700 laadpalen beschikbaar zijn. Dat is één van de engagementen in het Vlaamse actieplan 'Clean Power for Transport'. Elke gemeente moet daarbij minstens één publiek toegankelijk oplaadpunt installeren.

In Vlaanderen werd eind 2015 het actieplan 'Clean Power for Transport' goedgekeurd. Daarin belooft Vlaanderen om 7400 oplaadpunten of 3700 laadpalen te voorzien tegen 2020. Om dit te realiseren stelden de distributienetbeheerders Eandis en Infrac in overleg met de lokale besturen onder meer een 'situeringsplan oplaadpunten' op. Daarin staat hoeveel toegankelijke oplaadpunten elke gemeente moet realiseren tegen 2020.

Oplaadpunten in elke gemeente

Iedere gemeente heeft dus een specifiek aantal te realiseren publiek toegankelijke oplaadpunten tegen 2020. Het 'situeringsplan oplaadpunten' wordt jaarlijks geüpdatet op basis van de nieuwe gerealiseerde oplaadpunten. Tijdens de uitrol bekijkt de netwerkbeheerder in overleg met de stad of gemeente wat de beste locaties voor oplaadpalen zijn in functie van het lokale parkeerbeleid, de aanwezigheid van drukbezochte sites, knooppunten van openbaar vervoer en de beschikbaarheid en capaciteit van het elektriciteitsnetwerk.

Kies openbare dienstverplichting of in eigen beheer

Eandis en Infrac voeren in opdracht van de Vlaamse Regering een openbare dienstverplichting uit. Jaarlijks organiseren ze een aanbesteding voor de installatie, het onderhoud en de commerciële exploitatie van publiek toegankelijke oplaadpunten voor elektrische wagens voor normaal of hoog vermogen. Elke gemeente heeft ondertussen haar keuze bekend gemaakt om in te tekenen op de openbare dienstverplichting of om dit in eigen beheer uit te voeren. De eerste aanbesteding van de netbeheerders voor de periode 2016-2017 is ondertussen gelanceerd.

Meldingsplicht voor laadpalen

De Vlaamse overheid voerde een meldingsplicht voor bestaande en nieuwe laadpalen in. Eandis en Infrac bundelen de verschillende gegevens van alle publiek toegankelijke oplaadpunten om ze via een open formaat publiekelijk ter beschikking te stellen. Deze gegevens worden ontsloten via online platformen, kaarten, gps-systemen, apps enzovoort.

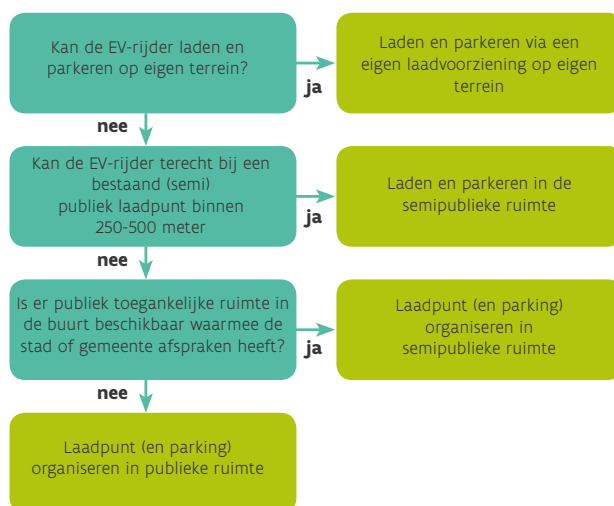
Proactief of reactief installeren

Gemeenten kunnen kiezen tussen een proactieve of een reactieve aanpak voor de installatie van oplaadpunten. Het voorzien van oplaadpunten op strategisch interessante locaties (bijvoorbeeld, sportcentra, musea, congressentra...) is een proactieve uitrolstrategie. Deze oplaadpunten resulteren in een basisnetwerk. Hierdoor ontstaat een dekkend netwerk van publieke laadpalen dat economisch interessant is. Het dekkend netwerk is noodzakelijk omdat de EV-rijder zich niet beperkt tot de stedelijke en gemeentelijke kernen.

Daarnaast is er de reactieve aanpak. Die is gebaseerd op de effectieve vraag naar oplaadpunten. Het principe 'laadpaal volgt wagen' wil zeggen dat oplaadpunten er komen op vraag van EV-rijders in de buurt van hun woonplaats. Bij deze aanpak is er dus een zekere garantie dat het oplaadpunt gebruikt zal worden. Aanvragen voor een laadpaal volgens het 'laadpaal volgt wagen' principe worden gecentraliseerd via het loket dat de distributienetbeheerders opzetten. Per goedgekeurde aanvraag nemen Infrac of Eandis contact op met de steden en gemeenten om de juiste positie van de laadpaal te bepalen.

'Ladder van laden'

Het is aangewezen om zowel oplaadpunten te voorzien op het private, semipublieke als publieke domein. De 'ladder van laden' is een goede handleiding voor dit principe. Daarbij bekijkt men eerst of de aanvrager op zijn eigen terrein (privaat) – de eerste trede van de ladder – kan laden. Zo niet, dan wordt gekeken naar de aanwezigheid en bezettingsgraad



PIETRY DE BRIE

van bestaande oplaadpunten binnen een aanvaardbare straal op loopafstand (vb. 250 - 500 meter). Als ook daar geen of onvoldoende oplaadpunten zijn, onderzoekt men of een nieuw oplaadpunt geïnstalleerd kan worden in andere publiek toegankelijke parkeervoorzieningen (vb. parkeergarages, parking supermarkt, ...). Pas als ook dat niet kan, komt er een bijkomend oplaadpunt in het straatbeeld – de laatste trede van de ladder.

Normen voor laadpalen

Om zo veel mogelijk synergie en analogie van de oplaadpunten te stimuleren, werd de 'Code Publiek Toegankelijk Laden' ontwikkeld. Ze bevat normen voor de betalingsmogelijkheden, de snelheid van het laden en de toegankelijkheid van de laadpunten. Een van de belangrijkste eisen is dat er steeds een ad-hocbetalingsmethode zonder contract of abonnement moet zijn aan de oplaadpunten, zoals bijvoorbeeld sms-betaling. Zo ontstaat de garantie dat iedereen altijd en overal kan laden. Zowel overheden als bedrijven hanteren deze code als norm voor publiek toegankelijke oplaadpunten.

Meer info in de brochure 'Oplaadpunten in steden en gemeenten – Welke mogelijkheden zijn er?' en de 'Gids elektrisch rijden voor lokale overheden'. Allebei te downloaden op www.milieuvriendelijkevoertuigen.be/beleid.

Meer info over de 'Code publiek toegankelijk laden' in de gelijknamige brochure, te downloaden op www.milieuvriendelijkevoertuigen.be/laden



Welke rol kunnen gemeenten spelen?

Gemeenten zijn een belangrijke factor in de ontwikkeling van elektrisch rijden. Een lokale overheid kan 3 mogelijke rollen opnemen voor elektrisch rijden.

1. Beleidskader uitwerken

Elke lokale overheid zou als eigenaar en beheerder van de openbare ruimte in principe een beleidskader voor elektrisch rijden moeten uitwerken. Die visie op elektrisch rijden kan opgenomen worden in de bestaande mobiliteits- en parkeerplannen, of in een apart beleidsplan over elektrisch rijden.

Mogelijke actiepunten:

- Aanvullende reglementen uitwerken bij het plaatsen van oplaadpunten.
- Oplaadlocaties inrichten.
- Correct gebruik van oplaadpunten handhaven.

2. Elektrische mobiliteit faciliteren

Een actievere rol kan je als gemeente opnemen door elektrische mobiliteit te faciliteren. Je kan bijdragen aan de ontwikkeling van elektrisch vervoer, zelfs zonder (aanzienlijke) financiële middelen. De ondersteuning van initiatieven van ondernemers en eventueel particulieren staat centraal in deze optie.

Mogelijke actiepunten:

- Samenwerking en afstemming met andere lokale overheden.
- Een EV-verantwoordelijke aanduiden.
- Bedrijven informeren over laadinfrastructuur op privéterrein.
- Elektrische autodeelsystemen ondersteunen.
- Een informatiebijeenkomst over elektrische voertuigen organiseren, dat kan in samenwerking met bedrijven en autodealers.
- Informatie over elektrisch rijden ter beschikking stellen op de gemeentelijke website.

3. Elektrisch rijden stimuleren

De meest actieve rol die je als lokale overheid kan opnemen is het stimuleren en mee ontwikkelen van elektrisch vervoer. In dit verhaal levert de gemeente ook een financiële bijdrage aan de uitrol en uitbouw van elektrisch vervoer.

Mogelijke actiepunten:

- Beleidsplan maken om het rijden met elektrische voertuigen te versnellen en te ontwikkelen.
- Marketing en promotie van elektrische voertuigen.
- Financieel ondersteunen van oplaadinfrastructuur in private en semipublieke ruimte.
- Elektrificatie van de eigen vloot.
- Elektrificatie van doelgroepenvervoer (leerlingenvervoer, taxidiensten, ...).
- Tijdelijk aanbieden van gratis parkeren aan oplaadpunten.



Elektrisch rijden lost files niet op

Duurzaam mobiliteitsbeleid gaat uiteraard om veel meer dan het vervangen van conventionele voertuigen door elektrische. Dit draagt niet bij tot het verminderen van de parkeerdruk en files. Het elektrificeren van de vervoersmodi zorgt er wel voor dat de impact van het verkeer op milieu en natuur wordt teruggedrongen, dat de leefbaarheid verhoogt en, in het geval van de elektrische fiets, deze concurrentieel wordt aan autoverplaatsingen.

Vlootbeheer

Sint-Truiden kiest voor een duurzaam elektrisch wagenpark

Door in het eigen wagenpark te kiezen voor elektrische voertuigen, kunt u als lokale overheid het goede voorbeeld geven. "Bovendien is het goedkoper", zegt burgemeester Veerle Heeren van Sint-Truiden. De stad verving een jaar geleden haar hele wagenpark door elektrische voertuigen.

Sint-Truiden deed in januari van vorig jaar 31 oude wagens van de hand, en verving ze door 22 nieuwe elektrische voertuigen: vijf personenwagens en zeventien lichte bedrijfsvoertuigen. Door te kiezen voor een elektrische vloot, zal er jaarlijks 68 ton minder CO2 uitgestoten worden. **Burgemeester Veerle Heeren** bekijkt elektrisch rijden dan ook als een

win-winsituatie: "Elektrisch rijden is als stadsbestuur veel goedkoper dan mechanisch rijden. De aankoop van de elektrische wagens leidt tot een besparing van 80.000 euro per jaar. Dat komt ook omdat we met een poolsysteem werken waardoor de wagens zoveel mogelijk gedeeld worden door de medewerkers. Zo zullen we 20 % minder kilometers rijden in vergelijking met vroeger. Op deze manier konden we ons wagenpark aanzienlijk verkleinen. Door te kiezen voor elektrische voertuigen geeft de stad bovendien een duidelijke signaal aan de inwoners en lokale bedrijven om te kiezen voor duurzaam vervoer." Binnenkort komen er ook 24 laadpalen bij in Sint-Truiden en omliggende dorpen. Zo wil het stadsbestuur extra aanmoedigen om over te stappen naar elektrische voertuigen.



Gids elektrisch rijden



De informatie in deze Mobiliteitsbrief is geïnspireerd op de 'Gids elektrisch rijden voor lokale overheden' van het Departement Leefmilieu, Natuur & Energie. In deze gids vindt u uitgebreidere informatie over de verschillende aspecten die in deze Mobiliteitsbrief aan bod komen. De gids bevat daarnaast ook extra informatie, bijvoorbeeld over de soorten laadpalen, de laadbehoeften en de impact van elektrisch rijden op het elektriciteitsnet. U kunt de gids downloaden op www.milieuvriendelijkervoertuigen.be/beleid.

E-taxi als ambassadeur voor elektrisch rijden

Rijden alle Vlaamse taxi's binnen enkele jaren elektrisch? De taxisector engageert zich alvast om over te schakelen naar elektrisch rijden. Leuven promoot nu al de e-taxi.

De taxisector speelt in de vermindering van uitstoot een belangrijke rol. Taxi's zijn immers vooral in de steden actief, maar ze zijn ook erg zichtbaar in het straatbeeld. Als taxibedrijven overschakelen op elektrische wagens, zal de consument meer vertrouwen krijgen in deze nieuwe technologie. Zo wordt de drempel om zelf gebruik te maken van elektrische voertuigen minder hoog. De taxisector neemt zelf een trekkersrol op: ze wil dat er na 2025 geen enkel voertuig met verbrandingsmotor meer wordt toegevoegd aan de taxivloot.

Leuven promoot e-taxi

Lokale overheden kunnen elektrische taxi's – of e-taxi's – vandaag alvast een

duwtje in de rug geven door ze bijvoorbeeld een speciale behandeling te geven bij het toewijzen van vergunningen. Zo wil de stad Leuven het gebruik van elektrische taxi's nu al actief promoten. De stad stelde daarom twee bijkomende taxivergunningen exclusief voor elektrische taxi's ter beschikking. De stad paste ook een onderdeel van het politiereglement aan: elektrische taxi's krijgen daardoor prioriteit als er vergunningen vrijkomen. Leuven zal ook standplaatsen voor elektrische taxi's voorbehouden. Om te vermijden dat een elektrische taxi op termijn vervangen wordt door een gewone auto, wordt in het reglement ook expliciet gesteld dat ook de reserve- of vervangingstaxi elektrisch moet zijn.

JERRY DE BRIE



Leuven stelde twee bijkomende taxivergunningen exclusief voor elektrische taxi's ter beschikking.

Meer info & beleidsaanbevelingen

In 2016 begeleidde de Bond Beter Leefmilieu een pilootproject voor e-taxi's in Antwerpen. Alle ervaringen zijn gebundeld in de brochure 'E-taxi: samen naar een schone vloot', te downloaden op www.bondbeterleefmilieu.be/activiteit/e-taxi. Dit jaar wordt het pilootproject uitgebreid naar vijf centrumsteden: Antwerpen, Leuven, Mechelen, Gent en Brugge. Nieuwe resultaten zijn te verwachten eind dit jaar. Op het einde van dit proefproject zullen ook concrete (beleids)aanbevelingen geformuleerd worden voor de eigen sector, andere betrokken sectoren, lokale en bovenlokale overheden.

10^{de} pendelfondsoproep voor duurzamer woon-werkverkeer



Het Pendelfonds ondersteunt bedrijven, organisaties en overheden die initiatieven nemen om het woon-werkverkeer duurzamer te maken. De Pendelfondsoproep richt zich deze keer op de congestiegevoelige zones. Deze gebieden werden door het Departement Mobiliteit en Openbare Werken afgebakend op basis van de reistijdverhouding tijdens de spits- en daluren tussen de verkeerszones uit het verkeersmodel. Gemeenten die in een verkeerszone liggen waar deze reistijdverhouding groter is dan 1,15 – uitgaande van een gemiddelde woon-werkafstand van 15 km en rekening gehouden met verschillen qua bevolkingsdichtheid in de verkeerszones – worden beschouwd als congestiegevoelig.

Bedrijven en organisaties in de aangeduide filegevoelige gebieden kunnen dus een project indienen dat het woon-werkverkeer verduurzaamt. Hiervoor moeten zij voor **13 februari 2017** een dossiernummer aanvragen op www.pendelfonds.be. Daarna hebben ze tot **1 mei 2017** tijd om de subsidievraag en -dossier te vervolledigen.

Resultaten buurtonderzoek publieke ruimte

Met het Groot Buurtonderzoek peilde Infopunt Publieke Ruimte naar de manier waarop burgers hun buurt ervaren en in welke mate ze erbij betrokken zijn. Het resultaat was een representatieve steekproef met meer dan 2600 respondenten. De belangrijkste resultaten staan nu online en geven plaatselijke besturen waardevolle informatie over de behoeften en bekommernissen op buurtniveau.

Meer info op <http://publiekeruimte.info/-groot-buurtonderzoek--brengt-vlaams-buurtleven-in-kaart>

BIVV: voorlopig minder verkeersdoden



In de eerste 9 maanden van 2016 vielen er 12% minder doden in vergelijking met dezelfde periode in 2015. Zo blijkt uit de officiële cijfers van de verkeersveiligheidsbarometer van het BIVV. Vlaanderen bereikt hiermee een laagterecord. Oost-Vlaanderen

en Limburg kennen de sterkste daling. Het aantal letselongevallen steeg bij voetgangers (+1,6%), lichte vrachtwagens (+1,8%) en fietsers (+3,9%). Fietsongevallen namen vooral toe in Brussel (+18,2%) en ook in Vlaanderen (+3,5%). De meest opvallende gunstige tendens is de daling van het aantal letselongevallen met bromfietsen (-6,5%). Nooit eerder waren er minder ongevallen met bromfietsen dan in de eerste 9 maanden van 2016.

Meer info: www.bivv.be/verkeersveiligheidsbarometer

Agenda

Februari

- 7 en 14** De basisprincipes van de verkeerskunde – lesdag 1 en 2
- 13** 15 jaar stadsmaken en een vooruitblik op de slimme stad van morgen
- 17** Tijdelijke verkeersmaatregelen bij wegenwerken en evenementen
- 20** Met open data en nieuwe technologieën richting slimme mobiliteit op lokaal niveau

Maart

- 6 en 13** De basisprincipes van de verkeerskunde – lesdag 3 en 4
- 9** Plattelandsacademie: Het dorp als multimodale hub
- 17** Gladheidsbestrijding in de praktijk
- 20** Vlaams Congres Verkeersveiligheid 2017
- 30** Congres Publieke Ruimte 2017

Zie ook de agenda op www.mobielvlaanderen.be/overheden

Mobiliteitsbrief is er 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.