

Conceptnota:
Een fast lane voor elektrisch vervoer

Ingediend door Robrecht Bothuyne, Dirk de Kort, Lode Ceyskens, Martine Fournier, Karin Brouwers
en Tinne Rombouts
Juli 2017

Betreft:

Conceptnota: een fast lane voor elektrisch vervoer

Inhoudstafel

Toelichting
Actieplan
Besluit

Toelichting

Op 23 november 2016 werd de resolutie voor een sterk Vlaams klimaatbeleid kamerbreed goedgekeurd door het Vlaams Parlement. De resolutie omvat een hele verzameling aanbevelingen voor de Vlaamse Regering die tot doel hebben haar klimaatbeleid af te stemmen op de klimaatdoelstellingen voor 2030 en 2050.

De transportsector heeft met 36% het grootste aandeel in de totale uitstoot van de broeikasgassen in Vlaanderen. Om de uitstoot door transport te verminderen wordt in de resolutie aan de Vlaamse regering gevraagd om:

- synergiën te zoeken tussen het ruimtelijk beleid en het mobiliteitsbeleid (Beleidsplan Ruimte Vlaanderen en Mobiliteitsplan Vlaanderen),
- de omslag naar een nieuw mobiliteitssysteem in te zetten en
- de transitie in te zetten naar emissie-vrije transportmiddelen.

Onder dat laatste staat de aanbeveling om “een duidelijk uitdoofscenario uit te werken voor personenwagens met een verbrandingsmotor in het traject naar 2050, met minstens een halvering van de verkoop en in verkeerstelling tegen 2030 conform het scenario van het Europees Milieuagentschap.” De Vlaamse Regering heeft deze aanbeveling overgenomen door op 19 mei 2017 de conceptnota betreffende een Vlaamse energievisie goed te keuren waarin staat: “Tegen 2030 halveren we de verkoop van personenwagens met een verbrandingsmotor. Na 2030 zullen we het resterende aandeel van de verkoop van CO₂-uitstotende wagens geleidelijk afbouwen, conform de doelstellingen die door Europa zullen worden bepaald.”

Voor het verdere afbouwscenario in de verkoop van wagens met een klassieke verbrandingsmotor vraagt het Vlaams Parlement in haar resolutie voor een sterk Vlaams klimaatbeleid aan de Vlaamse Regering om via de federale overheid “bij de Europese Unie te pleiten voor een duidelijk afbouwscenario voor personenwagens met een verbrandingsmotor in het traject naar 2050, waarbij uiterlijk 15 jaar voor 2050 de laatste nieuwe personenwagen met verbrandingsmotor in de Europese Unie verkocht wordt.”

Ondanks het goede voornemen om de verkoop van wagens aangedreven door een verbrandingsmotor te verminderen, kunnen we op dit moment echter niet om de vaststelling heen dat de transitie naar emissie-vrije transportmiddelen op dit moment nog heel beperkt blijft, om niet te zeggen minimaal. Zo was slechts 0,26% van de nieuwe wagens die werden ingeschreven in 2016 een elektrische wagen. Om de transitie nu effectief in te zetten en de vooropgestelde halvering in de verkoop van personenwagens met een verbrandingsmotor tegen 2030 waar te maken, pleit CD&V voor de uitrol van een “**fast lane voor elektrisch vervoer**”. Er is overduidelijk dringend nood aan een sterk en geïntegreerd actieplan dat tot doel heeft om in Vlaanderen, zo snel als mogelijk, over te schakelen op zero-emissievoertuigen en dat voor alle mogelijke verplaatsingen en vormen van transport. Duurzaam geproduceerde elektriciteit is daarvoor de brandstof bij uitstek. De fast lane omvat dan ook een verzameling acties ter ondersteuning van elektrische wagens, elektrische fietsen, zero-emissie-openbaar vervoer en goederentransport over de weg via elektrische aandrijving.

De keuze van CD&V om een “**fast lane voor elektrisch vervoer**” uit te rollen, is zeker geen keuze tegen andere mogelijke technologieën of brandstoffen die eveneens de uitstoot van broeikasgassen kunnen verminderen. Andere alternatieve brandstoffen zoals waterstof, CNG of LNG hebben naast elektriciteit zeker ook hun plaats in de markt. Al dan niet permanent of in een zekere transitieperiode naar een koolstofarme samenleving. Maar in vergelijking met die andere technologieën is de elektrisch transport de meest mature technologie, die op dit moment het verst gevorderd is in haar ontwikkeling en al de meeste ingang heeft gevonden in de markt.

Naast deze “**fast lane voor elektisch vervoer**” kunnen dus ook nog andere actieplannen worden uitgewerkt op maat van de andere technologieën en brandstoffen.

Elektrische wagen

De resolutie voor een sterk Vlaams klimaatbeleid omvat de aanbeveling “een duidelijk uitdoofscenario uit te werken voor personenwagens met een verbrandingsmotor in het traject naar 2050, met minstens een halvering van de verkoop en in verkeerstelling tegen 2030 conform het scenario van het Europees Milieuagentschap.” De resolutie vraagt zelfs aan de Vlaamse Regering om bij Europa te gaan pleiten voor een strenger scenario waarbij in de Europese Unie uiterlijk 15 jaar voor 2050 de laatste nieuwe personenwagen met een verbrandingsmotor zou worden verkocht.

De Vlaamse Regering heeft in deze legislatuur, met de zero-emissiepremie, al een specifieke maatregel uitgevaardigd die als doelstelling heeft de verkoop van elektrische auto's te bevorderen en te ondersteunen. Ondanks de invoering van deze maatregel is de verkoop van elektrische auto's op dit moment nog altijd geen groot succes. Dat blijkt duidelijk als naar de cijfers van het aantal elektrische voertuigen in België voor 2015 en 2016 wordt gekeken. In 2016 werden er 539 519 nieuwe wagens ingeschreven in België¹. In de loop van 2016 zijn er in België 1497 elektrische auto's bijgekomen op de Belgische wegen². Dat komt neer op 0,28%. In 2015 werden er op 501 066 nieuwe auto's 1360 elektrische voertuigen ingeschreven³ ofwel 0,26%. Deze cijfers bevestigen wat al ter sprake kwam in de commissie energie van 16 november 2016⁴ naar aanleiding van het rapport van de Vlaamse Ombudsdienst over de zero-emissiepremie⁵.

Omdat een veel gehoord bezwaar tegen elektrische auto's de beperkte autonomie van de wagens is, heeft de Vlaamse Regering aangekondigd dat er tegen 2020 5000 bijkomende laadpalen zullen geplaatst worden. Dit is als openbare dienstverplichting aan de distributienetbeheerders toegewezen. Hoeveel laadpalen er in 2016 zijn bijgekomen is echter niet duidelijk.

Heel wat constructeurs kondigen voor dit en volgend jaar modellen aan die elektrisch aangedreven worden. Als de overheid, met de klimaatdoelstellingen voor ogen, nu effectief meer elektrische wagens op onze Vlaamse wegen wil zien rondrijden, moet de verkoop van elektrische wagens een boost krijgen. Daarvoor is duidelijk meer nodig dan de plaatsing van bijkomende laadinfrastructuur over heel Vlaanderen en het aanbieden van een zero-emissiepremie. Via een aantal specifieke acties wil CD&V de verkoop van elektrische voertuigen aanzwengelen. De doelstelling moet zijn om zo snel mogelijk aan 3% elektrische voertuigen op onze Vlaamse wegen te komen. Dit is de kritische massa die wordt voorop gesteld om van een volwassen markt te kunnen spreken.

De overstap naar de elektrische auto zal een positief impact hebben op ons klimaat maar zal de mobiliteitsknoop niet oplossen. Dat kan alleen als we de auto aan de kant durven laten en kiezen voor alternatieven zoals de (elektrische) fiets en het openbaar vervoer.

¹ FOD Mobiliteit en Vervoer - FEBIAC

² FOD Economie

³ FOD Mobiliteit en Vervoer - FEBIAC

⁴ <https://www.vlaamsparlement.be/commissies/commissievergaderingen/1093213/verslag/1094288>

⁵ Vlaamse Ombudsdienst, rapport 2016-7, premies elektrische auto's

Elektrisch fietsen

Hoewel de fiets zo wie zo al een zero-emissie voertuig is, is het toch de elektrificatie van de fiets die zorgt voor grote veranderingen in het fietsgebruik en de fietsbeleving van de mensen. Met elektrische fietsen

- worden langere afstanden afgelegd,
- kiezen nieuwe doelgroepen voor de fiets (senioren, professionals, ...) en
- wordt de fiets ook het overwegen waard in minder ideale weersomstandigheden.

Kortom, de elektrische fiets biedt enkel voordelen, zeker voor het functioneel fietsen. Het is de overtuiging van CD&V dat wanneer we een modal shift van de wagen naar de (elektrische) fiets willen realiseren, net daarop ingezet moet worden. Elektrische fietsen en dus zeker ook de speed pedelecs (snelle elektrische fietsen, die trapondersteuning bieden tot 45km/u), helpen de modal shift naar de fiets te realiseren.

Openbaar vervoer

Door het grote aantal bussen van De Lijn is er ook via het openbaar vervoer veel mogelijk voor een transitie naar zero-emissie voertuigen. In het verleden heeft De Lijn enkele keren het voortouw genomen in experimenten met alternatieve aandrijvingen voor bussen die er voor zorgen dat de uitstoot van de bussen vermindert (bussen op aardgas) of de bussen helemaal geen uitstoot meer hebben (bussen op waterstof). Door een combinatie van omstandigheden bleken meerdere van die proefprojecten echter geen succes: De technologie was nog niet rijp en de keuze voor verschillende kleine proefprojecten zorgde voor een versnippering van expertise en ervaring (vb. inzake onderhoud). Daardoor werden veel proefprojecten na afloop negatief geëvalueerd.

Er werd wel succesvol ingezet op hybride aandrijving voor bussen die vaak in stedelijke omgeving rijden. Met de hybride aandrijving vertrekt de bus elektrisch (dus geluidsarm en zonder emissies) om na een zekere afstand en snelheid over te schakelen op de klassieke verbrandingsmotor. De elektriciteit om te vertrekken wordt aangemaakt door de rembewegingen. Intussen rijden er al 217 of 1 op 10 hybride bussen rond in Vlaanderen voor De Lijn.

In juli 2016 besliste de raad van bestuur van De Lijn om nog verder te gaan. Zo werd beslist om:

- via de directe bestellingen het aandeel van de hybride bussen in het wagenpark van De Lijn stelselmatig te verhogen (in 2017-2018 220 nieuwe bussen, deels hybride en in 2019 120 hybride bussen),
- vanaf 2019 geen bussen meer aan te kopen die niet duurzaam worden aangedreven en
- vanaf 2025 in stedelijke omgevingen, enkel nog met emissievrije bussen te rijden.

Hierbij staat expliciet beschreven dat nieuwe hybride bussen op termijn ombouwbaar moeten zijn tot full electric of zero-emissie bussen.

CD&V wil nog een stapje verder gaan. Bijvoorbeeld door vast te leggen dat vanaf 2030 het openbaar vervoer in Vlaanderen geen schadelijke emissies meer mogen produceren of full electric stelplaatsen te voorzien.

Goederentransport over de weg

Ook inzake goederentransport over de weg is een evolutie richting van meer elektrische aandrijving noodzakelijk. Daarbij moet wel een onderscheid gemaakt worden tussen binnenstedelijk en interstedelijk transport.

Een combinatie van bezorgdheden over leefbare steden, verkeersveiligheid en zero-emissie is aanleiding van een evolutie in de richting van een nieuwe stedelijke logistiek. Om te voorkomen dat reusachtige vrachtwagens nog langer moeten manoeuvreren in kleine (woon)straten en daar op die manier de verkeersveiligheid en de leefbaarheid in het gedrang brengen, moeten we gaan naar grote stedelijke logistieke hubs. Aan die hubs kunnen grote vrachtwagens (of andere transportmodi zoals binnenvaart en spoor) hun goederen afladen, die dan met kleinere (elektrische) bestelwagens, fietstaxi's e.d. binnen de stad verdeeld worden.

Dergelijke hubs kunnen dan zowel dienen voor individuele beleveringen (e-commerce), als voor de leveringen aan winkels. Elektrisch aangedreven transportmiddelen kunnen een belangrijke bijdrage leveren aan deze vraag naar duurzame en leefbare beleving in de stadscentra.

Anderzijds is er het zwaar goederentransport over langere afstanden, meer specifiek de vrachtwagens op de gewest- en snelwegen. Ook hier zijn meer duurzame aandrijvingen met minder emissies wenselijk. De ontwikkeling van elektrische initiatieven staat in deze sector minder ver dan bij de personenwagens, maar toch dienen zich al interessante ontwikkelingen aan.

Actieplan

Actie 1

Nieuwe mogelijkheden, zowel naar afstanden als gebruiksgemak, via elektrische fietsen

Met de fiets rijden biedt tal van voordelen:

- Fietsen is gezond – een kwartier fietsen per dag vermindert de overlijdenskans van 20- tot 60-jarigen met 10%.
- Fietsen is milieuvriendelijk – ofwel rentmeesterschap in de praktijk.
- Fietsen is sociaal – de fiets is een voor iedereen betaalbaar vervoermiddel en zorgt voor ontmoetingen tussen mensen.
- Fietsen iets goed voor de economie - met de fiets naar de winkel rijden stimuleert blijkbaar de lokale economie.
- Fietsen is snel – de fiets is heel dikwijls het snelste vervoermiddel.

Dit alles maakt van de fiets het individueel vervoersmiddel van de toekomst en kan zo een belangrijke troef zijn in de strijd tegen files en luchtvervuiling. Steeds meer Vlamingen raken hier ook van overtuigd zoals blijkt uit het fietsverkeer in Vlaanderen dat jaarlijks met ongeveer 2 tot 6 % stijgt.

Uit het Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen blijkt dat voor afstanden tot 5 kilometer regelmatig de fiets gebruikt wordt voor woon-werkverkeer. Voor afstanden boven de 5 kilometer neemt dit gebruik af. Dat is bijvoorbeeld duidelijk merkbaar in de groep mensen die op 5 tot 15 kilometer van hun werkplaats wonen. 75% van die mensen pendelt met de auto en slechts 9,6% legt die afstand af met de fiets. De elektrische fiets zou hier verandering kunnen in brengen. Als men dan weet dat ongeveer een derde van alle werknemers op 5 tot 15 kilometer van zijn werkplaats woont, ligt hier een groot potentieel als antwoord op de files.

De elektrische fiets is de jongste jaren sterk in opmars. Het is al lang niet meer een exclusief vervoersmiddel voor oudere mensen die voldoende mobiel willen blijven. De elektrische fiets wordt meer en meer ingeschakeld voor woon-werkverplaatsingen. Veelal gaat het om elektrische fietsen gelimiteerd tot 25 km/u. Maar ook de snellere versies – de zogenaamde speed pedelecs – veroveren snel terrein. Sinds de invoering van de verplichte inschrijving in oktober 2016 werden er op nog geen half jaar tijd 2041 speed pedelecs ingeschreven, waarvan 95% in Vlaanderen. Dit zijn er ongeveer 500 meer dan het aantal elektrische wagens die in heel 2016 werden ingeschreven in Vlaanderen. Het aantal speed pedelecs zal waarschijnlijk nog verder stijgen nu een fietsvergoeding kan worden gegeven aan gebruikers van een speed pedelec.

Mogelijke maatregelen om de elektrische fiets te stimuleren situeren zich op de verschillende beleidsniveaus. De federale overheid kan de elektrische fietsen fiscaal stimuleren. Uit de evaluatie van de Testkaravaan blijkt dat zowel de werkgevers als de werknemers veel potentieel zien in het verhogen van de fietsvergoeding. Bij werkgevers die een fietsvergoeding toekennen stijgt fietsgebruik met 20%. Een combinatie van een mobiliteitsbudget met de mogelijkheid om via het bedrijf een (elektrische) fiets te leasen of lenen is wellicht de krachtigste formule.

Lokale besturen hebben eveneens een belangrijke rol te spelen door het inrichten van kwaliteitsvolle en veilige lokale wegen, door in te zetten op informatie, educatie en promotie en door zelf het goede voorbeeld te geven. De provincies leveren ook een bijdrage. Zo startte West-Vlaanderen in 2014 met de Testkaravaan. De Testkaravaan biedt een brede waaier aan vervoermiddelen aan die werknemers van deelnemende bedrijven gedurende een aantal weken gratis kunnen proberen voor hun woon-werkverkeer. De Testkaravaan bestaat uit klassieke fietsen, elektrische fietsen, vouwfietsen, elektrische bakfietsen en fietskarren maar ook probeerpassen voor de trein, de bus, Blue Bike en carpoolpromotie. Na een doortocht van de Testkaravaan schakelt 38,2% van de deelnemers aan de Testkaravaan over op een duurzaam vervoermiddel voor hun woon-werkverkeer. In 2016 stapte ook de provincie Limburg mee op de Testkaravaan. CD&V zou de andere provincies graag dit voorbeeld

zien volgen. Daarnaast wil CD&V dat ook Vlaanderen inzet op ondersteunende maatregelen om het fietsgebruik in het algemeen en de elektrische fiets in het bijzonder te stimuleren.

Ons voorstel

- Doorheen Vlaanderen moet een uitgebreid, ononderbroken, kwaliteitsvol en autoluw fietsnetwerk uitgewerkt worden van snelle fietsassen in combinatie met een fijnmazig netwerk van trage wegen die toegankelijk en geschikt zijn voor elektrische fietsen.
- Fietsen over het fietsnetwerk moet zo comfortabel mogelijk gemaakt worden door te kiezen voor asfalt, zachte overgangen, vergevingsgezinde infrastructuur (vb. afgeronde boordstenen) en voldoende verlichting. Op regelmatige plaatsen moet ook ondersteunende fietsinfrastructuur voorzien worden met oplaadpunten voor elektrische fietsen, herstelkits en fietspompen.
- Kruisingen tussen fietsers en gemotoriseerd vervoer moeten zoveel als mogelijk ongelijkgronds uitgevoerd worden.
- Ter hoogte van multimodale knooppunten moet voldoende, veilige en overdekte fietsenparkings voorzien worden. Oplaadpunten voor elektrische fietsen zijn ook daar essentieel.
- Zowel aan spoorwegstations als strategisch gekozen bushaltes moet ingezet worden op fietsdeelsystemen met elektrische fietsen.
- De overheid moet nog meer inzetten op sensibiliserende en stimulerende maatregelen zoals mobiscans en de fietskaravaan.
- De overheid moet het goede voorbeeld geven door voor de eigen ambtenaren te voorzien in een ruim aanbod aan elektrische dienst- en/of leasefietsen evenals in bereikbaarheidskaarten en faciliterende maatregelen zoals kleedruimtes, douches,...

Actie 2

Een versnelde elektrificatie van het busvervoer.

De markt voor elektrische bussen is vandaag al gigantisch en groeit razendsnel. In 2014 werden bijvoorbeeld in China 12 760 elektrische bussen besteld, in 2015 waren dat er al 94 260 en in 2016 hebben ze er nog eens 115 700 bijkomende elektrische bussen besteld⁶. Niemand kan dus beweren dat technologie van de elektrische bussen nog niet rijp zou zijn en dat eerst nog verder onderzoek nodig is. Zeker niet in Vlaanderen waar er meerdere bedrijven actief zijn die veel knowhow in huis hebben inzake elektrisch busvervoer.

Het is de overtuiging van CD&V dat we ambitieus moeten durven zijn. We moeten snel en ondubbelzinnig durven kiezen voor echte zero-emissie bussen. De Lijn moet dus inzetten op elektrische bussen in plaats van te blijven opteren voor bussen met een hybride aandrijving. Zeker als het gaat over bussen die rijden in een vooral stedelijke context waarbij ze heel vaak moeten stoppen en starten. De voordelen van de keuze voor elektrische bussen zijn in dat geval meervoudig. In de eerste plaats is er de vermindering van de uitstoot van broeikasgassen met een positieve impact op het klimaat, ten tweede zal de luchtkwaliteit in de steden er sterk op vooruit gaan door een lagere uitstoot van fijn stof en tot slot zal een keuze voor elektrische bussen ook een aanzienlijke financiële besparing met zich meebrengen. Want volgens onze gegevens zou de brandstofkost van een elektrische bus, slechts de helft tot een derde zijn van een bus met een klassieke verbrandingsmotor die heel vaak moet stoppen en starten⁷. Geëxtrapoleerd naar de volledige vloot van De Lijn, die om en bij de 50 miljoen liter diesel per jaar verbruikt⁸, zou De Lijn een aanzienlijke besparing op haar

⁶ Voor alle duidelijkheid, dit gaat over full electric.

<https://cleantechnica.com/2017/02/03/china-100-electric-bus-sales-grew-115700-2016/>

⁷ D. Meire, Lucifer GCV

⁸ D. Meire, Lucifer GCV

werkingsmiddelen kunnen realiseren door in te zetten op elektrische bussen. Volgens CD&V moet De Lijn die uitgespaarde middelen aanwenden om haar vervoersaanbod en dienstverlening in heel Vlaanderen opnieuw te verbeteren.

Kiezen voor elektrische bussen betekent wel dat de stelplaatsen voor de bussen hier naar aangepast moeten worden. Stelplaatsen moeten ook volledig elektrisch worden waarbij we technologie en knowhow combineren. Volgens CD&V moeten die elektrische stelplaatsen er helemaal anders gaan uitzien dan vandaag. In plaats van een grote ruimte, vaak in the middle of nowhere gelegen, waar 's nachts tientallen bussen gestald worden, hebben we kleinere stelplaatsen nodig. Die kleinere stelplaatsen moeten bij voorkeur gelokaliseerd worden op relevante knooppunten van openbaar vervoer. 's Nacht kunnen er bussen gestald worden en opgeladen worden maar door de nabijheid van de stelplaats is de oplaadcapaciteit ook overdag beschikbaar.

Onze voorstel:

- De Vlaamse overheid moet ondubbelzinning inzetten op elektrische bussen. De tijd van studeren is nu echt voorbij. Vanaf 2030 mogen voor het openbaar vervoer in Vlaanderen alleen nog zero-emissiebussen rondrijden.
- De stelplaatsen moeten volledig elektrisch worden uitgevoerd in functie van de keuze voor elektrische bussen. Daarbij moet afgestapt worden van grote stelplaatsen maar moet gekozen worden voor kleinere stelplaatsen in de directe omgeving van knooppunten van openbaar vervoer.

Actie 3

Laadinfrastructuur op een slimme manier en versneld uitbreiden

Als het gaat over de eventuele doorbraak van de elektrische wagen moeten we vaststellen dat we telkens opnieuw in een soort 'kip of ei-discussie' belanden. De chauffeurs geven aan niet voor een elektrische auto te kiezen omdat ze niet over laadinfrastructuur beschikken in hun omgeving terwijl andere stellen dat er geen laadpalen worden geplaatst omdat er te weinig elektrische wagens rondrijden. Deze eindeloze discussie moet eindelijk ophouden. We moeten durven toegeven dat onze laadinfrastructuur ontoereikend is en inzetten op de versnelde uitbouw ervan. Een vergelijking met Nederland bevestigt dat: terwijl de elektrische wagens, met in totaal een 4000 voertuigen op de Belgische wegen, bij ons een marginaal fenomeen blijft, rijden er bij onze noorderburen al 100 000 van dergelijke wagens rond. Het voornaamste verschil tussen ons beide is de veel beter en ruimer uitgebouwde laadinfrastructuur in Nederland dan in Vlaanderen.

Wij moeten in Vlaanderen dus ook een goed uitgebouwd netwerk van laadpalen en laadstation realiseren. De 5000 bijkomende laadpalen, vooropgesteld via het actieplan Clean Power for Transport, dienen dan ook zo snel als mogelijk voorzien te worden. Maar hoeveel van die 5000 laadpalen er in 2016 effectief zijn gerealiseerd en werden geplaatst, is nog niet bekend. De automobielsector maakt nu al zelf plannen om laadinfrastructuur te gaan voorzien. Zo zijn er vier autoconstructeurs die willen gaan samenwerken om verspreid over heel Europa laadpalen te gaan plaatsen⁹. Ze vrezen dat een gebrekkige infrastructuur de verkoop van elektrische wagens in de weg zal blijven staan waardoor hun investeringen in de ontwikkeling van elektrische voertuigen niet zou renderen. Ze willen dit obstakel zelf wegwerken en mensen op die manier overtuigen toch voor een elektrische auto te kiezen. Een lovenswaardig initiatief vanuit de markt dat zeker ondersteund moet worden. Onze voorkeur gaat hierbij uit naar slimme laadpalen. Laadpalen die rekening houden met de beschikbare capaciteit van het distributienet maar bijvoorbeeld ook met de resterende tijd tot wanneer de chauffeur zijn wagen opnieuw nodig heeft om te beslissen of een aangesloten wagen opgeladen moet worden dan wel dat dit nog even kan wachten. Indien nodig moet er wel voor

⁹ De Standaard, 30 november 2016

gekozen worden om op interessante locaties voor laadpalen het distributienet aan te passen en te verzwaren om de plaatsing van die laadpalen mogelijk te maken.

Naast het voorzien van gewone laadpalen, met een oplaadtijd van 3 uur à 4 uur, is het ook essentieel om snellaadstations te voorzien, waarbij de batterij van een auto kan opladen in ongeveer 20 min. De aanwezigheid van snellaadstations zal de actieradius van de elektrische voertuigen sterk uitbreiden en dat zonder de transporttijd met heel wat uren te verlengen. Helaas zijn er nu slechts twee snellaadstations in ons land, namelijk langs de snelweg in Ruisbroek (E19) en in Drongen (E40). 15 anderen zijn gepland¹⁰. Als we opnieuw met Nederland vergelijken, blijken er daar al meer dan 50 snellaadstations langs de autosnelwegen te zijn voorzien. In Vlaanderen zou elke snelwegparking zo'n snellaadstation moeten krijgen. De Vlaamse Regering moet dit opnemen in de concessies voor tankstations langs autosnelwegen die hij verleent.

Het winterpakket dat de Europese Commissie op 30 november 2016 voorstelde biedt mogelijk ook hefboomen om het aantal laadpalen te verhogen. Zo is er de intentie om aan commerciële instellingen de verplichting op te leggen om vanaf 10 parkeerplaatsen minstens 1 oplaadpunt te voorzien. Dit moet zeker opgenomen worden in het energiedecreet.

Ons voorstel:

- De effectieve realisatie van de 5000 vooropgestelde laadpalen tegen 2020 en de opvolging ervan.
- Hierbij moet in de eerste plaats gekozen worden voor slimme laadpalen die rekening houden met de beschikbare capaciteit van het distributienet om te beslissen of een auto kan laden of niet. Maar indien nodig moet het distributienet aangepast worden om de plaatsing van laadpalen mogelijk te maken.
- De realisatie van snellaadstations op alle parkeerterreinen langs autosnelwegen en op andere interessante openbare locaties om op die manier de actieradius van elektrische wagens te vergroten.
- Het omzetten van de richtlijnen uit het winterpakket met betrekking tot laadinfrastructuur in het energiedecreet en –besluit.

Actie 4

Een eerlijke prijs voor elektriciteit, ook uit de laadpaal

Onze energiemarkt is sterk veranderd de laatste jaren. Mee dankzij de toegenomen concurrentie tussen de energieleveranciers kunnen energieconsumenten kiezen voor die leverancier die de beste formule aanbiedt tegen de meest voordelige prijs. De overheid heeft met de installatie van de onafhankelijke regulator VREG hier een belangrijke rol in gespeeld. Wie elektriciteit wil aankopen in Vlaanderen, kan via de V-test zien wie de voordeligste leverancier is.

Een niet te onderschatten maar weinig bekende drempel die de introductie van de elektrische auto mogelijk zou kunnen belemmeren, is de prijs die moet betaald worden voor het opladen van de batterij van de wagen.

Het valt op dat de eenheidsprijs voor elektriciteit aan een laadpaal hoger is dan de eenheidsprijs die je thuis betaalt. Een snelle berekening waarbij uitgegaan wordt van een verbruik van 10 kWh/100 km en van de gegevens van een grote marktspeeler in België leert dat men 0,72 euro/kWh (in geval van 20 000 km/jaar en snelladen) à 1,45 euro/kWh (in geval van sporadisch laden en snelladen) betaalt. Deze prijs is zo'n 3 à 6 keer meer dan de 0,25 euro/kWh die een gemiddeld gezin dient te betalen

¹⁰ Schriftelijke vraag nr. 327, laadpalen voor elektrische wagens – parkeerterreinen langs autosnelwegen, van 1 juli 2016, van Robrecht Bothuyne aan de minister van energie Tommelein

voor de verbruikte elektriciteit thuis. In vergelijking met Nederland ligt deze prijs ook erg hoog want daar zou het mogelijk zijn om een wagen voor 0,25 euro/kWh op te laden.

Hoe die prijs voor het opladen van een batterij is samengesteld en een duidelijke verklaring voor dat prijsverschil is niet direct terug te vinden. Daarenboven is er geen eenduidige prijs en worden er verschillende formules toegepast. Al die onduidelijke informatie overtuigt zeker niet om voor een elektrische auto te kiezen. Daarom stellen we voor dat het Vlaams Parlement de VREG de opdracht zou geven om, naar analogie met de V-test voor energieleveranciers, een V-test voor laadpalen uit te werken en aan te bieden. Want de chauffeur van een elektrische wagen heeft ook recht op duidelijke en correcte informatie. Robrecht Bothuyne lanceerde dit idee al in een vraag aan minister Tommelein¹¹. De minister kon zich vinden in dit idee. Combineer deze EV-test met een databank waarin alle laadpalen in Vlaanderen zijn opgenomen (zie actie 3) en de chauffeurs van elektrische auto's vinden niet alleen terug waar ze welke laadpaal kunnen vinden, maar kunnen meteen ook de prijzen van de verschillende laadpalen vergelijken. Op die manier kan de markt voor laadpalen pas echt competitief worden. Dat is belangrijk voor elke toekomstige eigenaar van een elektrisch aangedreven auto.

Ons voorstel:

- Het uitwerken van een EV-test voor laadpalen zodat de chauffeurs van een elektrische wagen de prijs voor het laden van een auto kunnen vergelijken.
- De koppeling leggen tussen de EV-test voor laadpalen en de databank met laadpalen in Vlaanderen.

Actie 5

Website of app met neutrale info over locatie laadpunten, de prijzen en de methode

Op dit moment zouden er om en bij de 2500 laadpalen beschikbaar moeten zijn in Vlaanderen. Dit cijfer is echter maar een ruwe schatting omdat er geen duidelijk overzicht bestaat van waar er laadpalen beschikbaar zijn. Daarom is de opmaak van een up to date-databank met alle laadpalen in Vlaanderen hoogdringend. Een accuraat overzicht van alle laadpalen in Vlaanderen zal het ook mogelijk maken om op te volgen of de nodige bijkomende laadpalen zijn geplaatst

Eens de databank is gemaakt, moeten de gegevens ervan beschikbaar worden gesteld aan het brede publiek. Zodat een chauffeur via een website of een app kan nagaan op welke locaties in Vlaanderen er laadpalen zijn te vinden. Wanneer mensen, die overwegen een nieuwe auto te kopen, via een databank kunnen vaststellen dat er een oplaadpunt is in de directe omgeving van een bestemming die ze regelmatig aandoen, helpt dit misschien om hen te overtuigen te kiezen voor een elektrische auto in plaats van een auto met een klassieke verbrandingsmotor. Zo mogelijk moet de website of app dynamisch zijn waardoor een chauffeur van een elektrische auto op zijn bestemming niet alleen kan nagaan waar de dichtstbijzijnde laadpaal staat maar ook of die laadpaal al dan niet beschikbaar is, in werking is, welk type aansluiting vereist is en of het over een snellader gaat.

Alle informatie uit de databank over de verschillende laadpalen in Vlaanderen in combinatie met de V-test voor laadpalen (zie actie 2), zal er voor zorgen dat een chauffeur op elke locatie de voor hem meest voordelige laadpaal kunnen terugvinden.

¹¹ <http://docs.vlaamsparlement.be/pfile?id=1225112>

Ons voorstel:

- De opmaak van een accurate en dynamische databank met alle laadpalen in Vlaanderen en het type van hun aansluiting.
- De gegevens uit de databank met laadpalen publiek beschikbaar stellen zodat de chauffeurs van een elektrische voertuig kunnen nagaan waar een laadpaal is te vinden maar ook of deze beschikbaar is.
- De koppeling leggen tussen de EV-test voor laadpalen en de databank met laadpalen in Vlaanderen.

Actie 6**Thuisladen**

De Vlaamse Regering heeft besloten dat voor het voorzien van de laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen de “ladder van laden” wordt gehanteerd. Dit betekent dat eerst en vooral het thuis en/of op het werk opladen van een elektrisch voertuig wordt aangemoedigd. Als dat niet kan wordt gezocht naar publiek toegankelijke laadinfrastructuur op publiek of privé domein waarbij wordt gedacht aan private of openbare parkings, parkings van supermarkten of de parkeerplaatsen van bedrijven. Pas in een laatste fase wordt gedacht aan het voorzien van laadpalen op de openbare weg. CD&V wil volop inzetten op de eerste sport van de “ladder van laden”. Gezinnen met een elektrische wagen moeten laadinfrastructuur in of aan hun woning te voorzien wanneer ze daar de mogelijkheid voor hebben. De Europese Commissie zegt dit ook in het winterpakket van 30 november 2016. Hierin staat het voorstel om aan residentiële gebouwen met minstens 10 parkeerplaatsen in geval van nieuwbouw of na een grondige renovatie de verplichting op te leggen om pre-kablering te voorzien zodat vlot laadinfrastructuur kan geplaatst worden als één of meerdere bewoners overgaan tot de aankoop van een elektrische wagen.

Via gerichte informatiecampagnes moeten gezinnen geïnformeerd worden over wat noodzakelijk is om een elektrische auto thuis op te laden. Dit moet in elk geval over meer gaan dan alleen het voorzien van de nodige laadinfrastructuur. Het aspect veiligheid mag hierbij zeker niet uit het oog worden verloren. In dat verband lijkt het ook aangewezen om de aanbevelingen¹² die THEO (thuis elektrische opladen), een samenwerking van KULeuven, de Vito en heel wat andere partners uit de energie- en automobielsector, in dat verband heeft opgemaakt om te zetten naar regelgeving. Eén van de aanbevelingen is bijvoorbeeld dat het echt niet aangewezen is om de batterij op te laden via een gewoon stopcontact van 230V. Hier moet dus een strikt verbod op komen want op dit moment is dit nog altijd mogelijk. Dit verbod geldt onder andere in de Verenigde Staten van Amerika, Canada en Israël. Beter is gebruik te maken van een specifieke oplaadkabel die is voorzien van een interne differentiaalschakelaar. Ook belangrijk om weten is dat niet alle distributienetten in Vlaanderen geschikt zijn voor het automatisch opladen van een elektrische wagen. Het gaat hierbij over het 3 x 230 kV-net waar ongeveer 20% à 30% van de gezinnen, vooral in de grote steden, zijn op aangesloten. Hierbij is geen nulgeleider op aardpotentialaal voorzien. Daar dit geen standaard is in Europa of de Verenigde Staten van Amerika gaan sommige types van auto's dit als een fout detecteren en niet willen opladen. Dit kan opgelost worden met een scheidingstransformator zodat deze gezinnen ook zonder problemen een elektrische wagen kunnen opladen. De distributienetbeheerders moeten de gezinnen hier zeker over informeren.

¹² Thuis elektrisch opladen, Theo

Ons voorstel:

- Lokale besturen moeten gezinnen en bouwpromotoren sensibiliseren om in eigen huis de nodige laadinfrastructuur te voorzien voor het opladen van een elektrische wagen of de voorzieningen treffen om de laadinfrastructuur op termijn te kunnen plaatsen.
- Gezinnen bewust maken van de aandachtspunten en eventuele veiligheidsproblemen bij het thuisladen van elektrische voertuigen. Regelgeving dient aangepast te worden.
- Architecten sensibiliseren om bij het ontwerpen van nieuwe woningen laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen te voorzien of de mogelijkheid om die infrastructuur op termijn te plaatsen.

Actie 7**Zero-emissiepremie evalueren en bijsturen**

De zero-emissiepremie die in 2016 werd ingevoerd, is functie van de aankoopprijs van de wagen. Hoe hoger de prijs van de wagens hoe lager de premie. Vanaf het begin is ook voorzien dat de premie in de jaren 2017 tot 2019 afgebouwd zal worden en vanaf 2020 volledig zal verdwijnen. Een overzicht van het premiebedrag in functie van de aankoopprijs en het jaar waarin de wagen wordt gekocht, is terug te vinden in Tabel 1.

Tabel 1: Zero-emissiepremie in functie van aanschafjaar en –waarde¹³.

Cataloguswaarde C	2016	2017	2018	2019
C < € 31 000	€ 5000	€ 4000	€ 3000	€ 2000
€ 31 000 =< C < € 41 000	€ 4500	€ 3500	€ 2500	€ 1500
€ 41 000 =< C < € 61 000	€ 3000	€ 2500	€ 2000	€ 1500
C => € 61 000	€ 2500	€ 2000	€ 1500	€ 1000

In 2016 werden voor een totaal van ongeveer € 1,5 miljoen zero-emissiepremies uitbetaald¹⁴. Dit is nog niet de helft van het maximale budget van € 5 miljoen dat voor deze premie was voorzien en is een logisch vervolg van het beperkt aantal elektrische voertuigen dat wordt ingeschreven en het beperkt aantal aanvragen van deze premie. Er kan dus geconcludeerd worden dat de premie niet het verhoopte effect heeft en de chauffeurs die de aankoop van een nieuwe wagen overwegen, niet echt overtuigt om voor een elektrische wagen te kiezen.

Op basis van deze gegevens durven we de vraag te stellen of iemand die een wagen van meer dan € 61 000 kan kopen zich alleen maar laten overtuigen door een premie van € 1000 à € 2500 maar ook of niet meer mensen overtuigd kunnen worden van de aankoop van een elektrische wagen als de premie voor wagens in een lagere prijsklasse een groter procentueel aandeel van die aankoopprijs zou bedragen.

Ons voorstel:

- Bouw de zero-emissiepremie af voor wagens met een cataloguswaarde van € 41 000 of meer. Maar verhoog gelijktijdig de premie voor elektrische voertuigen die minder dan € 41 000 kosten. Dit kan budgetneutraal zodat de premie gaat naar wie hem echt nodig heeft.

¹³ Besluit van de Vlaamse Regering houdende wijzigingen van het energiebesluit van 19 november 2010, wat betreft de invoering van een zero-emissiepremie (VR 2015 2711 DOC.1201/1QUATER), 30/11/2016

¹⁴ Schriftelijke vraag nr. 33, zero-emissiepremie – stand van zaken, van 17 oktober 2016, van Koen Van den Heuvel aan de minister van energie Tommelein

Actie 8

Financiering aanpassen: een elektrische auto haalbaar voor iedereen!

De aankoopprijs van een elektrische auto ligt beduidend hoger dan deze van een klassieke auto met verbrandingsmotor. Maar ondanks die hoge aankoopprijs is over de volledige levensduur van het voertuig bekeken, waarbij naast de aankoopprijs ook rekening wordt gehouden met de onderhouds- en brandstofkosten, een elektrische wagen toch voordeliger dan een klassieke wagen. Een elektrische auto heeft bijvoorbeeld een veel beperktere nood aan onderhoudsbeurten. Daarenboven is elektriciteit goedkoper dan de klassieke brandstof, zeker als je de laadpaal goed kiest (zie actie 2 en actie 3). Toch zien we nog heel veel gezinnen aarzelen om de stap naar een elektrische auto te zetten. Niet iedereen heeft het nodige kapitaal op de moment van aankoop van een wagen. Daarom stelt CD&V, naast het verhogen van de premie voor auto's met een cataloguswaarde lager dan € 41 000 (zie actie 5), voor om in overleg met de banksector een nieuwe goedkopere groene autoleningen te ontwikkelen. Tussen 1 januari 2009 en 31 december 2011 bestond al dergelijke groene lening die recht gaf op een belastingsvermindering. De gezinnen kunnen zo'n groene autolening onder andere afbetalen met wat ze besparen op de brandstof- en onderhoudskosten en op hun taksen. Op die manier werken we een belangrijke financiële drempel voor de elektrische auto weg. Belangrijk is wel dat de banken die deze groene autoleningen aanbieden gelijke drempels en voorwaarden hanteren. In ruil kan de overheid dan een intrestkorting en belastingvermindering helpen financieren en een promotie-campagne opzetten samen met de sector. Een alternatief, indien de banksector niet zou willen meewerken, zou kunnen zijn dat de aankoop van een zero-emissievoertuig ook als een energiebesparende investering wordt aanzien en de aankoop som gedeeltelijk kan betaald worden via de Vlaamse energielening.

Ons voorstel:

- De invoering van een nieuwe, fiscaal voordelige, groene autolening of het openstellen van de Vlaamse energielening voor de aankoop van een elektrische auto.

Actie 9

Innovatie stimuleren en ondersteunen

Verder onderzoek naar en het ontwikkelen van de elektrische auto is nodig om de wagen op zich te verbeteren maar ook om de bijkomende mogelijkheden van de wagen, met dank aan de batterij, aan te wenden en op punt te stellen.

Ongeveer elk automerk produceert en verkoopt op dit moment elektrische auto's. Toch kunnen die modellen nog verder verbeterd worden. Een specifiek aandachtspunt daarbij zou de actieradius van de wagens moeten zijn. Hoewel onderzoek aantoont dat de verplaatsingen die gezinnen met hun wagen maken doorgaans ruim onder de 50 km blijven en bijgevolg de actieradius van 250 km à 300 km van de huidige modellen ruim voldoende is voor een gezin blijft de beperkte actieradius een veelgehoord bezwaar tegen de elektrische auto. Het optrekken van de actieradius zou dit argument kunnen wegnemen en veel gezinnen over een belangrijke drempel voor de aankoop van een elektrische wagen heen helpen.

Er moet niet alleen onderzoek gedaan worden naar het verbeteren van de elektrische wagen op zich maar ook naar de bijkomende mogelijkheden van de elektrische wagen met dank aan de batterij. Zo zorgt de toenemende decentrale elektriciteitsproductie er voor dat de momenten waarop er een overaanbod aan elektriciteit is, van dag tot dag kunnen verschillen. Via een Smart Grid zou er bijvoorbeeld voor gezorgd kunnen worden dat de batterij van elektrische auto's worden opgeladen wanneer er veel elektriciteit op overschot is. Op die manier zou de batterij van een elektrische wagen dan kunnen bijdragen aan het balanceren en het stabiliseren van het elektriciteitsnet. Naast het verbruiken van elektriciteit kan de batterij van een elektrisch voertuig ook stroom leveren wanneer

er een stroomtekort dreigt. Elektrische voertuigen kunnen en zullen dus overduidelijk een belangrijke rol spelen in het elektriciteitsnet van de toekomst.

Verder onderzoek naar een Smart Grid in het algemeen en naar vehicle-to-grid-toepassingen waarbij de batterij van de elektrische auto op een slimme manier wordt ingeschakeld in ons energiesysteem in het bijzonder is dus noodzakelijk. Flux50 die van Vlaanderen een Smart Energy Region wil maken, zou hier moeten op inzetten er nog een bijkomende prioriteit voor haar moeten van maken. Want op dit moment gebeurt onderzoek hier naar nog vaak in het buitenland. Zo werd in 2015 aan de KULeuven een doctoraat¹⁵ over deze problematiek afgerond. Voor de praktische testen moest de doctoraatstudent echter noodgedwongen naar het buitenland. Dit zou ook in Vlaanderen moeten kunnen plaatsvinden zodat kennis en ervaring hier zeker niet verloren gaan ten voordele van het buitenland. Het moet de ambitie zijn om van Vlaanderen een vooraanstaande speler te maken als het gaat over vehicle-to-grid-toepassingen.

CD&V stelt daarom voor de budgettaire inspanningen voor innovatie die de huidige Vlaamse Regering levert o.a. hierop te richten. Om op die manier bij te dragen tot een versnelde introductie van de elektrische auto. Op die manier kunnen onze bedrijven op dit domein een voortrekkersrol spelen en kunnen nieuwe jobs gecreëerd worden. Samenwerking met de automobielsector (vb. Volvo en Audi) en de energiesector moet daarbij aangemoedigd worden.

Ons voorstel:

- Flux50 moet van Smart Grids in het algemeen en van het slim inschakelen van de batterij van een elektrische wagen in onze energievoorziening in het bijzonder een bijkomende prioriteit maken.
- De Vlaamse Overheid moet, in samenwerking met de betrokken sectoren, de nodige middelen uittrekken voor onderzoek naar deze toepassingen.

Actie 10

Autodeelsysteem met elektrische voertuigen

Technologie kan het gebruik van de elektrische auto ook nog op andere manieren ondersteunen. In Kopenhagen loopt er een project waarbij een autoproducent 400 elektrische wagens beschikbaar stelt voor een autodeelproject. Iemand die gebruik wenst te maken van een wagen kan via een app nakijken waar de dichtstbijzijnde wagen staat geparkeerd. De autoproducent zorgt er voor dat de batterij van de wagens steeds voldoende is opgeladen. In Gent heeft de coöperatie Partago¹⁶ een soortgelijk project opgestart. Dergelijke projecten moet in heel wat meer Vlaamse (centrum)steden en gemeenten op gang worden gebracht.

Ons voorstel:

- In overleg met de autoproducenten die actief zijn in Vlaanderen en Brussel autodeelprojecten met elektrische wagens opzetten in verschillende Vlaamse grootsteden en Brussel.

¹⁵ S. Vandael, Controle van netgekoppelde elektrische voertuigen door aggregatie en verdeling

¹⁶ www.partago.be

Actie 11

Businessmodel garage-sector aanpassen

Een belangrijke inkomstenbron voor de huidige garages is het regelmatige onderhoud aan de wagens. Zo is een regelmatige oliewissel essentieel voor het goed en veilig functioneren van een klassieke wagen. Het businessmodel van een garage is hierop dan ook gebaseerd.

Door het gebruik van de elektromotor hebben elektrische voertuigen echter heel wat minder nood aan dat periodisch onderhoud. In overleg met de sector moet nu al werk gemaakt worden van een transitieplan voor de garages zodat ze hun businessplan kunnen aanpassen en de garages naar de toekomst toe ook voldoende leefbaar blijven. Een idee zou kunnen zijn dat garages evolueren van louter verkoops- en onderhoudspunt naar aanbieders van mobiliteit waar bijvoorbeeld de chauffeur zijn elektrische wagen voor de duur van een vakantie kan komen inwisselen voor een klassieke wagen met een grotere autonomie.

Ons voorstel:

- De Vlaamse Overheid moet samen met de automobielsector de nodige mensen en middelen voorzien om garagehouders op maat te begeleiden bij hun transitie naar de garage van de toekomst.

Actie 12

Opleidingen aanpassen aan de nieuwe technologieën

Het aantal elektrische voertuigen op onze wegen zal in de komende jaren in stijgende lijn gaan. Het is dus belangrijk om in de opleiding automechanica de aandacht meer en meer te verleggen van de klassieke verbrandingsmotor naar de elektrische wagen met zijn bijzonderheden zoals de elektromotor en de batterij. De huidige werknemers die aan de slag zijn in de bestaande garages en vooral gericht zijn op de klassieke wagen moeten ook de kans krijgen om zich bij te scholen en zich vertrouwd te maken met de nieuwe modellen en de nieuwe technologie.

Er is dus nood aan een aangepaste opleiding die rekening houdt met de nieuwe en opkomende technologieën en dit zowel voor de toekomstige werknemers als voor de actieve werknemers. De vraag is nu al aanwezig in de sector. Zo ziet Agoria op dit moment bij de autoproducenten en hun toeleveranciers al 600 vacatures voor voornamelijk mensen met een elektromechanische opleiding.

Ons voorstel:

- Zowel op maat van de leerlingen en studenten (in de middelbare scholen, hogescholen en universiteiten) als voor de huidige werknemers (in de opleidingscentra) moeten in overleg met de automobielsector gepaste lessenspakketten worden uitgewerkt zodat iedereen mee is met de nieuwe technologieën. Nieuw lesmateriaal, ter aanvulling en vervanging van het bestaand lesmateriaal dat gericht is op de verbrandingsmotor, is daarbij essentieel.

Actie 13

Aangepaste fiscaliteit en stimulansen

Bij de aanbevelingen met betrekking op mobiliteit uit de klimaatresolutie vraagt het Vlaamse Parlement de Vlaamse Regering om werk te maken van een verschuiving van de belasting op het bezit van een wagen naar een belasting op het gebruik van die wagen. Op die manier moeten mensen er toe aangezet worden minder hun wagen te gebruiken. De mensen die echter gebruik blijven maken van een wagen moeten gestimuleerd worden een zero-emissievoertuig te kopen in plaats van een wagen met een verbrandingsmotor. Er moet onderzocht worden op welke manier dit kan gebeuren.

In dit verband denkt CD&V zeker ook aan de hybride plug-inauto. Onderzoek in Nederland toont aan dat 25% van de eigenaars van een hybride plug-inauto tijdens het rijden alleen gebruik maken van de verbrandingsmotor. Op deze manier zijn de chauffeurs van die wagens verantwoordelijk voor een grotere uitstoot van broeikasgassen dan bij inschrijving van de wagen werd veronderstelt. De fiscale voordelen voor deze hybride plug-inauto's, een vrijstelling voor de BIV en 100% belastingaftrek, moeten afgebouwd worden ten voordele van de zero-emissievoertuigen.

Ons voorstel:

- De vrijstelling van BIV en de 100% belastingaftrek voor hybride plug inauto's moet in de komende jaren afgebouwd worden. De middelen die hierdoor vrijkomen moeten ingezet worden ter ondersteuning van echte zero-emissievoertuigen.

Actie 14

Salaris- en bedrijfswagens vergroenen

In 2015 reden er over Belgische wegen in totaal 5 559 718 personenwagens. 4 438 926 van deze personenwagens waren in privébezit. De resterende 1 120 792 personenwagens zijn op te delen in 830 568 bedrijfswagens en 290 224 personenwagens van zelfstandigen¹⁷. Elke dag blijken er in België 94 nieuwe bedrijfswagens bij te komen¹⁸. Eind 2015 reden er in Vlaanderen 268 860 leasingwagens rond ofwel ongeveer 8% van het wagenpark in Vlaanderen¹⁹. Als deze 8% geëxtrapoleerd zou worden naar heel België zou dit neerkomen op ongeveer 445 000 personenwagens.

Als CD&V vinden we dat het uitbetalen van werknemers onder de vorm van een salariswagen, al dan niet in combinatie met een tankkaart, niet de standaard mag zijn. Wij zijn overtuigde voorstanders van het mobiliteitsbudget. Via zo'n mobiliteitsbudget krijgen werknemers een budget beschikbaar dat ze vrij kunnen besteden in functie van hun mobiliteitsnoden. De 'cash for car' die de federale regering beslist heeft op 30 juni 2017 is een eerste stap in die richting maar gaat zeker nog niet ver genoeg. In de resolutie voor een sterk Vlaams klimaatbeleid vraagt het Vlaamse Parlement aan de Vlaamse Regering om over dat mobiliteitsbudget in overleg te gaan met de federale overheid.

Ondanks het mobiliteitsbudget is het nu al duidelijk dat het fenomeen van salariswagens niet volledig zal verdwijnen en al zeker niet op korte termijn. Omdat waarschijnlijk bijna alle salariswagens leasingwagens zijn, stelt CD&V voor dat de leasingbedrijven via een afbouwscenario voor klassieke wagens hun vloot specifiek bestemd voor salariswagens vergroenen en vanaf 2025 voor een salariswagen alleen nog elektrische wagens (of andere zero-emissievoertuigen) aanbieden aan hun klanten.

Daar leasingwagens om de drie à vier jaar vervangen worden, zal met deze maatregel op een periode van enkele jaren tijd een aanzienlijk deel van de 268 860 leasingwagens op de Vlaamse wegen en 445 000 leasingwagens op de Belgische wegen vergroenen. Via die aanpak kan het aantal zero-emissiewagens op de Vlaamse wegen in korte tijd sterk stijgen. Waardoor de leasingbedrijven, net zoals de overheid (zie actie 13), het goede voorbeeld kunnen geven aan de burgers.

Zowel onder de bedrijfsvoertuigen (830 568 personenwagens in 2015) als de personenwagens voor zelfstandigen (268 860 personenwagens in 2015) zitten ongetwijfeld bedrijfsvoertuigen in de letterlijke betekenis van het woord. Daarmee bedoelen we voertuigen die voor een bedrijf noodzakelijk zijn om het werk te kunnen uitvoeren. Daar mogen ook heel wat van de bestelwagens

¹⁷ De Redactie, 12/01/2016, <http://deredactie.be/cm/vrtnieuws/economie/1.2544426>

¹⁸ De Standaard, 1/06/2017

¹⁹ Fleet, <http://www.fleet.be/recordaantal-leasingwagens-in-vlaanderen/>

op de Vlaamse wegen bij gerekend worden. We vermoeden dat een heel deel van de verplaatsingen die uitgevoerd worden door deze bedrijfsvoertuigen slechts in een beperkte straal rond het bedrijf gebeuren. Voor dergelijke korte verplaatsingen is geen voertuig met een klassieke verbrandingsmotor noodzakelijk. Een elektrische personen- of bestelwagen met een kleinere actieradius kan dan al meer dan voldoende zijn. Daarom moet de overheid bedrijven er toe aanzetten om te kiezen voor elektrische personen- of bestelwagens als bedrijfsvoertuig wanneer met die bedrijfsvoertuig maar korte afstanden hoeven afgelegd te worden. Het bedrijf moet dan ook de nodige laadinfrastructuur voorzien zodat het bedrijfsvoertuig 's nachts kan opladen.

Ons voorstel:

- Leasingbedrijven moeten specifiek voor die wagens die aangeboden worden als salariswagens een afbouwscenario voor klassieke voertuigen met een verbrandingsmotor uitwerken om op die manier hun wagenpark te vergroenen.
- Vanaf 2025 mogen leasingbedrijven voor een salariswagen alleen nog zero-emissievoertuigen aanbieden.
- Bedrijven moeten gestimuleerd worden om te kiezen voor elektrische personen- en bestelwagens als bedrijfsvoertuig wanneer die elke dag maar verplaatsingen over beperkte afstand moeten afleggen.

Actie 15

Als overheid zelf het goede voorbeeld geven

Als het op het gebruik van zero-emissievoertuigen aankomt, moet de overheid een voortrekkersrol spelen. Ook in de klimaatresolutie vraag het Vlaams Parlement aan de Vlaamse Regering om die rol ten volle op te nemen. Het is aan de overheid om de doelstellingen die ze via de door haar opgemaakte regels vooropstelt zo snel als mogelijk zelf waar te maken om op die manier het goede voorbeeld te geven. Hiervoor moeten wel nog de nodige inspanningen geleverd worden. Want uit het antwoord op een vraag die Robrecht Bothuyne stelde aan de verschillende Vlaamse ministers blijkt dat hun kabinetten in totaal over 42 auto's beschikken en dat daarbij slechts één elektrische auto en zeven hybridewagens zijn. Dit moet en kan beter.

Verschillende lokale overheden geven al het goede voorbeeld door (elektrische) voertuigen via een autodeelsysteem beschikbaar te stellen van haar bevolking. Zo stelt de sociale huisvestingsmaatschappij De Ideale Woning uit Berchem één van haar dienstvoertuigen buiten de uren beschikbaar voor de huurders van de huisvestingsmaatschappij. Gemeenten als Duffel, Bornem, Neerpelt en Evergem stellen één of meerdere voertuigen ter beschikking van autodeelsystemen. Sommige alleen buiten de werkuren, sommige 24 uur op 24 en 7 dagen op 7.

Bij vervoersmaatschappij De Lijn werden in de vorige legislatuur al stappen in de goede richting gezet met betrekking tot het vergroenen van de vloot en het verminderen van de uitstoot van de autobussen. In de vorige legislatuur kocht De Lijn voor een budget van € 38,2 miljoen 138 hybridebussen. De uitstoot van een hybridebus ligt 25% lager dan deze van een soortgelijke bus met een verbrandingsmotor. Bijkomend maakt zo'n bus 30% minder lawaai.

De Lijn werkt ook mee aan een proefproject met zero emissiebusen. Het gaat hierbij over een proefproject met waterstofbussen in Antwerpen en met elektrische bussen in Brugge. In Brugge rijden drie elektrische bussen rond. De beschikbare laadinfrastructuur maakt het mogelijk om de batterij van een bus op te laden in 12 minuten. De totale kostprijs van dit project, aankoop van de bussen en het voorzien van de nodige laadinfrastructuur, bedraagt € 1,5 miljoen. Het proefproject in Antwerpen omvat 6 autobussen die aangedreven worden door H₂. De H₂ is afkomstig van een chemisch bedrijf in de haven van Antwerpen voor wie de H₂ een restproduct is. Volgetankt hebben de bussen een autonomie van 350 km wat ruim voldoende is om een volledige dag met die bus rond te rijden.

In de resolutie voor een sterk Vlaams klimaatbeleid staat met betrekking tot het openbaar vervoer: “een snelle ombouw van onze Openbaar Vervoer-technologie te garanderen. Vanaf 2019 enkel nog voertuigen te laten aankopen met een alternatieve aandrijving (hybride, waterstof (fuel-cell), batterij). Bij de hybride voertuigen er over waken dat die later ombouwbaar zijn tot volledig elektrische aandrijving. Vanaf 2025 willen we zero emission in de stadscentra wat betreft Openbaar Vervoer.” Beide proefprojecten kunnen dus heel wat informatie opleveren om deze doelstelling waar te maken.

Zowel bij de Vlaamse administratie als op de kabinetten zijn er wagens beschikbaar voor dienstverplaatsingen. In totaal zou het gaan over ongeveer 3000 voertuigen. Wanneer de Vlaamse overheid bij het vervangen van al die wagens consequent zou kiezen voor een elektrische zou dat het aantal elektrische wagens op onze weg ongeveer verdubbelen.

De Vlaamse Overheid zou al deze elektrische wagens daarenboven in een autodeelsysteem moeten stoppen. Op die manier kan de burger gebruik maken van die wagens wanneer ze anders toch maar zouden stilstaan. De wagens zouden op die manier veel intensiever gebruikt worden en sneller een hoger aantal kilometers bereiken. Uit onderzoek blijkt dat een auto van een doorsnee gezin ongeveer 90% van de tijd ongebruikt stil staat. Het zou een gezin dus heel wat financieel voordeel kunnen opleveren als ze gebruik maken van wagens uit een deelsysteem wanneer ze eens een auto nodig hebben dan die auto zelf aan te schaffen. Op die manier kunnen bijkomende auto's aangedreven door fossiele brandstoffen van onze wegen verdwijnen.

Ons voorstel:

- De Vlaamse Overheid moet het goede voorbeeld geven door haar eigen wagenpark te vergroenen.
- Regionale, provinciale en gemeentelijke overheden moeten hun wagenpark via een autodeelsysteem beschikbaar stellen van de bevolking.
- De proefprojecten van vervoersmaatschappij De Lijn met elektrische bussen en H₂-bussen moeten geëvalueerd worden zodat de Vlaamse Regering hier lessen kan uit trekken voor een verdere en versnelde ombouw van haar bussen.
- Vanaf 2019 mag De Lijn enkel nog voertuigen met een alternatieve aandrijving aankopen.

Actie 16

Parkeerfaciliteiten aanpassen

Naast financiële ondersteuning kan het gebruik van de elektrische auto ook bevorderd worden door bijkomende en tijdelijke voordelen te koppelen aan het gebruik van een elektrische auto. Zo zouden goed gelegen parkeerplaatsen voorbehouden kunnen worden voor elektrische auto's. Om dit idee in de praktijk om te zetten, is het wel belangrijk dat de elektrische auto's duidelijk herkenbaar zijn. Zo niet gaan misverstanden ontstaan met de chauffeurs van een klassieke wagen. Hierover moet overleg worden georganiseerd met de sector en vooral ook met de lokale besturen die het grootste deel van de publieke parkeervoorzieningen beheren.

Ons voorstel:

- De Vlaamse Overheid moet bekijken welke bijkomende (maar tijdelijke) voordelen gekoppeld kunnen worden aan het gebruik van een elektrische wagen om het gebruik ervan te bevorderen. Dit moet samen met de lokale besturen gebeuren.

Actie 17

Enkel nog lichte elektrische bestelwagens in de binnenstad door stedelijke logistiek hubs aan de rand van de stad

Als CD&V zijn we voorstander van de uitbouw van stedelijke logistieke hubs in de periferie van onze grotere steden. De aanwezigheid van dergelijke overslagplaatsen is een noodzakelijke voorwaarde om zware vrachtwagens met een klassieke verbrandingsmotor uit onze binnensteden te kunnen bannen. Bedoeling is dat de grote vrachtwagens hun goederen tot aan die logistieke hubs brengen vanaf waar de leveringen naar de stad vertrekken. Die kunnen dan gebeuren door kleinere elektrische bestelwagens. Elektrische voertuigen hebben in vergelijking met de voertuigen met een klassieke verbrandingsmotor wel een kleinere actieradius maar dat is gezien de kortere afstanden die ze moeten afleggen in de stad geen enkel probleem. Een evolutie in de richting van zelfrijdende voertuigen zou hier nog een positieve dimensie kunnen aan toevoegen. Met een initiatief als City-Depot zijn er ook al voorbeelden van dergelijke duurzame overslagsystemen op kleinere schaal.

Uit recent onderzoek blijkt dat bestelwagens verantwoordelijk zijn voor 1/3e van de uitstoot van fijn stof in de stadscentra terwijl ze een verkeersaandeel hebben van slechts 12%²⁰. Die bestelwagens vervangen door zero-emissie-bestelwagens en daarenboven de grote vrachtwagens die nu tot in de stad komen bannen en vervangen door kleinere elektrische voertuigen zou dus een gigantisch positief effect hebben op de stedelijke leefbaarheid.

Volgens CD&V gebeurt goederentransport in dichtbewoonde kernen best met voertuigen met een zero-emissie aandrijving. Elektrische bestelwagens en fietstransport zullen dan ook een positieve impact hebben op de leefkwaliteit van onze steden.

Ons voorstel:

- De Vlaamse overheid moet actief terreinen gaan aanduiden waar stedelijke hubs kunnen uitgebouwd worden. De ontwikkeling en uitbouw ervan moet actief gestimuleerd en ondersteund worden.
- Net als bij de LEZ's moet Vlaanderen een kader uitwerken waarmee lokale besturen zware en vervuilende vrachtwagens uit de binnenstad kunnen weren.

Actie 18

Zoeken naar duurzame aandrijving voor zwaar wegvervoer

In Zweden en Duitsland worden al proefprojecten uitgerold waarbij ook zwaardere vrachten over lange afstanden vervoerd zouden worden met elektrische aandrijving. Men denkt daarbij aan directe aandrijving van elektrische vrachtwagens via de grond of via trolley-systemen. Op deze manier kunnen ook vrachtwagens elektrisch rijden zonder dat daarbij duizenden kilo's aan batterijen mee vervoerd moeten worden.

Dergelijke systemen vergen uiteraard een grote infrastructuurinvestering. Het kan uiteraard niet de bedoeling zijn om dit op alle Vlaamse wegen te gaan voorzien. Maar voor lange trajecten waar een groot aandeel van de vrachtwagens dezelfde route afleggen, is dit elektrisch aandrijfsysteem voor vrachtwagens vandaag al wel denkbaar. Richten we de E17 en de E313 binnen tien jaar zo in?

Ons voorstel:

- De Vlaamse overheid moet actief het onderzoek naar en de ontwikkeling van duurzame aandrijving voor zwaar wegvervoer promoten en ondersteunen. Ook in Vlaanderen, met haar belangrijke logistieke sector, haar kenniscentra, universiteiten en spin-off's, kunnen proefprojecten opgestart worden.

²⁰ "Gebruikers en inzet van bestelauto's in Nederland" Buck, CE Delft, Districon, Panteia en TNO 2017

Besluit

Om de verkoop van voertuigen met een klassieke verbrandingsmotor te halveren tegen 2030 (zoals opgenomen in de energievisie van de Vlaamse Regering) en zeker als het de ambitie zou worden om de laatste wagen met een klassieke verbrandingsmotor te verkopen 15 jaar voor 2050 (zoals één van de aanbevelingen aan de Vlaamse Regering luidt in de resolutie voor een sterk Vlaams klimaatbeleid) moet een beleid worden uitgewerkt dat de verkoop en het gebruik van elektrische voertuigen stimuleert. Als daarnaast ook de mobiliteitsknoop en de vele files opgelost moeten worden, vraagt dit een overstap van de wagen naar de (elektrische) fiets en het (elektrische) openbaar vervoer.

Aan de hand van deze conceptnota willen we hier een aanzet toe geven. Daarnaast zouden we willen voorstellen om in het Vlaams Parlement, in een gemeenschappelijke commissie leefmilieu en mobiliteit, hoorzittingen te organiseren met verschillende stakeholders. Samen moeten we tot een breedgedragen pakket van maatregelen komen die naar de toekomst toe het gebruik van zero-emissievoertuigen in het algemeen en elektrische voertuigen in het bijzonder tot de standaard maken in plaats van de uitzondering, zoals nu het geval is.