

Congres Elektrische Vitesse

Schakel mee naar EV



Beleidsaanbevelingen juni 2019

Elektrisch gedeelde wagens



Elektrisch gedeeld vervoer biedt vele voordelen

Elektrisch gedeelde wagens maken deel uit van een duurzame mobiliteitsmix, bijvoorbeeld voor afstanden die niet af te leggen zijn met zachte modi of slecht bereikbaar zijn met het openbaar vervoer. Overschakelen op elektrische auto's reduceert de CO₂-uitstoot en luchtvervuiling.

Autodelen zet aan tot 40% minder verplaatsingen met de wagen, want gebruikers van deelwagens denken bewuster na over hun verplaatsingen. Bovendien vervangt één deelwagen drie tot zes privéwagens, wat zeker in de stad meer kwalitatieve en leefbare open ruimte creëert. Deelwagens bevorderen ook contact en betrokkenheid onder buurtbewoners, wat de sociale cohesie ten goede komt.

Het vergroenen van de taxisector en het bedrijfswagenpark is een belangrijke hefboom voor een versnelling van de vergroening van de totale vloot aan personenwagens. Daarnaast helpt ook dit de klimaatdoelstellingen te realiseren en de luchtkwaliteit in de steden te verbeteren. Taxi's zijn bovendien erg zichtbaar in het straatbeeld en vervullen op die manier een voorbeeldrol.

Hefbomen voor de overstap naar gedeelde elektrische wagens

Beleidsaanbevelingen voor lokale overheden

- 1. Stel een stedelijk actieplan voor elektrische, gedeelde mobiliteit op** dat kadert in een duurzaam gemeentelijk mobiliteitsplan. Dit actieplan bevat meetbare doelstellingen op korte en middellange termijn en concrete maatregelen op vlak van parkeerbeleid, laadinfrastructuur, communicatie en horizontale beleidsintegratie op lokaal niveau, integratie van elektrische gedeelde mobiliteit in huisvestingsprojecten en de implementatie van mobipunten.
- 2. Kies voor een emissievrij en gedeeld eigen wagenpark.** Koop als stadsbestuur zelf geen nieuwe (pool)wagens¹ en lichte bedrijfsvoertuigen met een fossiele verbrandingsmotor meer aan, maar kies voor geleasde elektrische wagens. Maak gebruik van het elektrisch aanbod van een autodeelaanbieder, zo ka je deze wagens na de werkuren en in het weekend delen met buurtbewoners.
- 3. Geef tijdelijk steun aan autodeelaanbieders om op niet-rendabele plaatsen toch een gedeelde wagen te plaatsen.** Bijvoorbeeld voor een duurtijd van twee jaar, degressief met de tijd, zodat de autodeelaanbieders tijd krijgen om er een economisch rendabel verhaal van te maken.
- 4. Prioritiseer gedeelde elektrische mobiliteit in het parkeerbeleid en de ruimtelijke planning** en verminder zo het totaal benodigd aantal parkeerplaatsen. Maak hiervoor een gemeentelijke parkeerverordening, om onder andere vast te leggen hoeveel parkeerplaatsen er mogen komen bij nieuwe woningen (zorg er bijvoorbeeld voor dat één deelwagen meerdere private wagens vervangt). Voorzie ook parkeerruimte voor elektrische deelwagens in omgevingsvergunningen of de ruimtelijke uitvoeringsplannen. Het Vademecum Duurzaam Parkeerbeleid² biedt hiervoor handige tools aan.
 - a. Voorzie vaste, gratis parkeerplaatsen met laadstation exclusief voor autodeelsystemen met vaste standplaats ('station based'), gekoppeld aan mobipunten³. Dit bovenop de voorziene publieke CPT-laadpunten voor particulieren. Autodeelorganisaties willen hun aandeel elektrische wagens

¹ Poolwagens van de meeste lokale overheden leggen niet meer dan 10.000 km af per jaar. Ze staan stil na de kantooruren en tijdens het weekend.

² Vademecum te downloaden via

<https://www.mobielvlaanderen.be/vademecums/parkeerbeleid/vademecum-totaal.pdf>

³ Een mobipunt is een herkenbare plek met een divers aanbod aan vervoersmogelijkheden. Deze vervoersmodi zijn op elkaar afgestemd en worden bij voorkeur aangevuld met extra diensten. Het mobipunt wordt ruimtelijk ook optimaal georganiseerd. Doel van de mobipunten is de combimobiliteit te faciliteren: de toegang tot en overstap tussen de verschillende vervoersmogelijkheden. Deze punten kunnen ingezet worden om het gedeeld elektrisch rijden te stimuleren, bijvoorbeeld door de aanwezigheid van een autodeelsysteem met (semi-)publieke laadpaal in te bouwen.

sneller laten toenemen, maar het aantal laadpalen groeit niet snel genoeg mee. De overheid is ideaal geplaatst om dit te verhelpen.

- b. Geef gebruikers van een deelwagen voordelen op vlak van parkeerruimte. Werk samen met de federale overheid om een bijzondere nummerplaat in te voeren voor gedeelde auto's, zodat dit systeem makkelijk gehandhaafd kan worden.
- c. Verhoog de parkeertarieven voor privéwagens in stadscentra en de prijs van de bewonerskaarten.

5. **Handhaaf regels voor parkeren bij een laadpaal**

- a. Maak duidelijk dat enkel elektrische (deel)wagens bij een laadpaal mogen parkeren en dat de wagen effectief moet opgeladen worden. Dit kan bijvoorbeeld door speciale verkeersborden te plaatsen, zoals in Amsterdam.⁴
- b. Stel voor publieke laadpunten⁵ een maximum toegestane laadtijd in en beboet wie zich hier niet aan houdt. Maak zichtbaar voor welke laadpunten een tijdslimiet geldt, via een verkeersbord of door van de parkeerplaatsen aan laadpalen 'groene' zones te maken, naar analogie met blauwe zones. Een groene parkeerschijf geeft dan het begin van de laadduur aan. Zorg bij voorkeur voor uniforme regels binnen verschillende steden en gemeenten.

6. **Voer in alle centrumsteden een lage-emissiezone in.** Maak er vanaf 2030 een ultralage-emissiezone van, waarbinnen enkel emissievrije transportmodi toegelaten zijn.

7. **Zet in op kernversterking** om autodeelsystemen rendabeler te maken. Maak hiervoor gebruik van de recepten voor kernversterking.⁶

8. **Zorg ervoor dat inwoners vlot gebruik kunnen maken van intermodale verplaatsingen** als alternatief voor privaat wagengebruik. Dit kan door verschillende transportmodi (deelfietsen, emissievrije deelwagens, openbaar vervoer, elektrische taxi's, enz.) op elkaar af te stemmen en samen te laten komen in **mobipunten**.

4

<https://www.nhnieuws.nl/nieuws/187173/verwarring-over-parkeren-bij-een-laadpaal-dit-zijn-de-regels> en

<https://www.amsterdam.nl/veelgevraagd/?productid=%7BFAF05E2C-E0B3-472C-8205-48F58315FDD1%7D#%7B0852A0B9-13CF-4E9B-ABF7-8FE6AD5E3D3D%7D>

⁵ Onder "publieke laadpunten" verstaan we laadpunten die niet toegeëigend zijn aan een bepaalde autodeelaanbieder, particulier of zaak.

⁶ <http://www.kernversterking.be/> en <https://www.bondbeterleefmilieu.be/artikel/recepten-voor-klimaatneutrale-kernversterking-limburg>

Beleidsaanbevelingen voor de Vlaamse overheid

1. **Voorzie voldoende slimme laadinfrastructuur en snellaadpalen voor elektrisch personenvervoer.** Zorg dat tegen 2022 ten minste 10% van de capaciteit aan parkeerplaatsen op strategisch interessante locaties voorzien is van laadinfrastructuur voor emissievrij transport. Waak erop dat deze laadpalen betrouwbaar, toegankelijk en operationeel zijn.
 - a. Installeer bij voorkeur slimme laadpalen, die rekening houden met de beschikbare capaciteit van het distributienet en de groenestroomproductie en ook met de behoeftes en het autogebruik. Indien nodig, moet op gunstige locaties het distributienet aangepast en verzaamd worden om de plaatsing van laadpalen mogelijk te maken.
 - b. Voorzie ook bijkomende snellaadstations (o.a. in tankstations langs autosnelwegen). Dit geeft EV-rijders de mogelijkheid om hun wagen op een comfortabele manier te gebruiken voor langere ritten.
 - c. Stimuleer de plaatsing van laadpalen op strategisch interessante locaties, zoals aan mobipunten, in ondergrondse parkings of op publieke parkings van winkelcentra, sportcentra, pretparken, bioscopen en theaters.
 - d. Zorg voor meer bekendheid voor de 'Code Publiek Toegankelijk Laden' opgemaakt binnen EVORA. Bijvoorbeeld door deze te integreren in de rijopleiding.
 - e. Vergroot de transparantie van prijzen en oorsprong van de stroom voor elektrisch laden. Werk een betrouwbare, gecertificeerde databank uit - met bijhorende app - waarin alle laadpalen in Vlaanderen zijn opgenomen, met vermelding van hun eenheidsprijs (euro/kWh), eventuele bijkomende parkeer- en providerkosten en de oorsprong van de stroom (hernieuwbare versus fossiele energie). Zorg er op die manier voor dat consumenten duidelijke en correcte informatie krijgen en kunnen nagaan wie de voordeligste leverancier is. Idealiter bestaat er een universele laadpas, waarmee je aan alle laadpalen kan laden.
 - f. Hou rekening met evoluties op vlak van 'vehicle-to-grid'-technologie. Deze technologie kan het net ondersteunen op voorwaarde dat ze ingepast wordt in het energienet van de toekomst, waar vraag en productie beter op elkaar afgestemd zijn. Dit kan o.a. gestuurd worden via tariefzetting en regulering. Stimuleer daarbij in het bijzonder ook onderzoek naar de mogelijkheden voor de integratie van EV's in het Vlaamse smartgrid in combinatie met zonnepanelen.
2. **Zet proeftuinen op voor autodelen.** Autodelen beschikt over een enorm potentieel om diverse doelgroepen te bereiken en kan in verschillende situaties een oplossing bieden. Om dat te realiseren, is er nood aan (financiële) experimenteerruimte waar ingezet wordt op autodelen voor personen met een

laag inkomen, personen met een mobiliteitsbeperking, enzovoort.

3. **Creëer een gunstig investeringsklimaat voor autodeelaanbieders**, met voldoende ruimte voor innovatie. Zie toe op een socio-economisch evenwicht binnen de deeleconomie. Stimuleer een strategische en gecoördineerde aanpak voor steden. Gebieden waar deelmobiliteit nog niet ontwikkeld is, vragen een andere aanpak en een ander aanbod.
4. **Stuur de ontwikkeling van online en offline 'mobiliteit als dienst' (MaaS) aan**⁷ om een aantrekkelijk en comfortabel alternatief uit te bouwen voor vervuilende privéwagens. Gedeelde elektrische wagens zijn hier onderdeel van, maar een kwalitatief en emissievrij aanbod aan openbaar vervoer, taxi's, (elektrische) deelfietsen en andere zachte modi is minstens even belangrijk. Deze diensten komen idealiter samen in mobipunten. Met behulp van een (publiek) digitaal MaaS-platform kunnen inwoners een intermodale reis plannen en betalen vanuit één enkele app. Begin nu al aan de uitwerking van een kader dat afspraken inhoudt over uitwisseling van data, een geïntegreerd aanbod en prijszetting.
5. **Vergroen de verkeers- en voertuigfiscaliteit.** De externe kosten van gemotoriseerd verkeer (en in het bijzonder van dieselwagens) worden momenteel te weinig in rekening gebracht in de fiscaliteit. De bestaande lasten op diesel- en benzinewagens moeten daarom verhoogd worden in lijn met hun impact op de leefomgeving en het welzijn en de gezondheid van burgers. Met de extra inkomsten die hieruit voortvloeien, kan je een (regionale) taxshift doorvoeren en dichtbij het werk wonen fiscaal stimuleren⁸.
6. **Voer een slimme kilometerheffing met milieucriteria in** met als doel de congestieproblematiek aan te pakken, externe kosten (effecten op gezondheid, klimaatverandering, leefbaarheid) te internaliseren en de CO₂-uitstoot in lijn te brengen met de doelstellingen van het klimaatakkoord van Parijs. Behoud de Belasting op de Inverkeerstelling (BIV), zodat consumenten bij de aankoop van een wagen nog steeds gestimuleerd worden om een schoner en emissievrij model aan te schaffen.

⁷ Zie het memorandum van de milieubeweging voor meer gedetailleerde aanbevelingen m.b.t. MaaS: <https://www.bondbeterleefmilieu.be/memorandum-2019>, p. 23.

⁸ In ideale omstandigheden hoeft de overheid niet tussen te komen in de kostprijs van woon-werkverplaatsingen. Indien ze dat toch doet, moet deze tussenkomst in de eerste plaats nabijheid bevorderen, en in de tweede plaats de meest duurzame modi bevoordelen.

Beleidsaanbevelingen voor de federale overheid

1. **Stop ten laatste in 2030 de verkoop van nieuwe wagens met een fossiele verbrandingsmotor.** Dit is nodig om de doelstellingen uit het klimaatakkoord van Parijs te realiseren⁹ (netto nuluitstoot CO₂ in 2050).
2. **Voer een btw-tarief van 6% in voor emissievrije deelwagens.** Dit geeft aanbieders van autodeeldiensten wat meer financiële ademruimte en de mogelijkheid meer in te zetten op innovatie.

Algemene beleidsaanbevelingen

1. **Stimuleer burgers om voor elektrische, gedeelde mobiliteit te kiezen** in plaats van privaat vervoer op fossiele brandstoffen. Zorg ervoor dat 80% van de Vlamingen het concept van autodelen kent tegen 2025. Zet hiervoor massaal in op communicatiecampagnes met objectieve en up-to-date informatie (bv. over welke elektrische autodeelplatformen er bestaan). De campagne '[Van Euh naar Aha](#)' van de Vlaamse overheid is hier een goed voorbeeld van. Herhaling via diverse kanalen is hierbij essentieel. De rijopleiding biedt hiertoe ook kansen. Op grote schaal autodelen vergt een mentaliteitswijziging bij de bevolking, namelijk het afstappen van het idee dat privébezit van een wagen noodzakelijk is.
2. **Zorg voor coherentie tussen de verschillende beleidsdomeinen.** Stem maatregelen en doelstellingen m.b.t. elektrisch gedeelde mobiliteit op elkaar af in het Vlaams en Nationaal Energie- en Klimaatplan 2030, het Clean Power for Transport-plan, het Mobiliteitsplan Vlaanderen en het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen. Leg ook linken met andere beleidsdomeinen, zoals duurzame ontwikkeling: ook om de productieketen van batterijen van elektrische wagens te verduurzamen, kan de overheid een belangrijke impuls geven.

9

https://storage.googleapis.com/planet4-belgium-stateless/2018/12/80e3b427-80e3b427-20180907_gp_eucarfleet_1.5.pdf

Hefbomen voor elektrische bedrijfswagens

- **Bouw het aantal salariswagens af en maak alle bedrijfswagens emissievrij voor 2025.** Faseer het fiscaal voordeel voor salariswagens geleidelijk aan uit. Zorg in tussentijd voor een aantal maatregelen waardoor het systeem minder vervuילend wordt.
 - Zorg dat de terugbetaling van tankkosten voor privéverplaatsingen met een bedrijfswagens niet langer fiscaal bevoordeeld worden vanaf 2020.
 - Zorg dat het globale belastingvoordeel in 2023 enkel nog geldt voor emissievrije bedrijfswagens.
 - Faseer richting 2030 het globale belastingvoordeel voor salariswagens uit, door geleidelijk het voordeel van alle aard op te trekken en de aftrekbaarheid van de wagenkosten te verlagen. Cash for Car en het Mobiliteitsbudget bieden een alternatief voor de werknemers.

Hefbomen voor elektrische taxi's

- **Formuleer duidelijke doelstellingen voor de uitfasering van fossiele verbrandingsmotoren binnen de taxisector.** Vraag de taxisector vanaf 2025 geen nieuwe taxi's met een fossiele verbrandingsmotor meer toe te voegen aan de vloot. Deze ambitie helder formuleren biedt perspectief aan de taxi-ondernemers en een houvast bij het beslissen over investeringen.
- **Voorzie voldoende (snel)laadpalen exclusief voor elektrische taxi's.** Elektrische taxi's moeten een voldoende hoge operationele inzetbaarheid halen om een rendabele businesscase te maken. Daarom is de nabijheid en beschikbaarheid van voldoende en hoogwaardige laadinfrastructuur essentieel. Dit bij voorkeur op plaatsen die interessant zijn voor taxi's (bv. aan een station, in steden).
 - Lokale overheden kunnen deze infrastructuur realiseren via (gedeeltelijke) eigen investeringen of door het stimuleren van investeringen door derden (marktpartijen, taxi-ondernemers). Hierbij denken we bijvoorbeeld aan het ter beschikking stellen van publiek domein voor snellaadinfrastructuur en het actief in dialoog gaan met de aanbieders van deze infrastructuur.
 - Steden kijken ook naar de Vlaamse overheid om financiële ondersteuning te geven voor de realisatie van snellaadpalen.
- **Geef taxibedrijven die kiezen voor elektrische taxi's (tijdelijk) financiële ondersteuning.** Als taxibedrijf brengt de overstap naar elektrische taxi's vandaag een meerkost met zich mee. De aankoopprijs van een elektrisch voertuig is hoger dan die van een vergelijkbaar conventioneel voertuig. Het kostenplaatje remt

ondernemers vandaag nog sterk af om over te stappen op e-taxi's. Daarom pleiten we ervoor om gedurende een bepaalde periode enkele financiële ondersteuningsmaatregelen te voorzien. Een stad of gemeente kan ondernemers met een elektrische taxi vrijstellen van het betalen van de jaarlijkse retributie, een tijdelijke subsidie voorzien voor de aankoop van een elektrische taxi of de installatie van laadinfrastructuur financieel ondersteunen. Recent kondigde de Vlaamse regering aan dat de zero-emissiepremie ook beschikbaar wordt voor taxi-ondernemers.

- **Geef e-taxi-ondernemers ook niet-financiële incentives.** Om de operationele inzetbaarheid van e-taxi's concurrentieel te maken met voertuigen met een verbrandingsmotor, kan aan e-taxi's prioriteit of exclusiviteit gegeven worden. Dit kan door e-taxi's voorrang te geven in de wachtrij aan de taxistandplaats of door een taxistandplaats exclusief voor e-taxi's te voorzien. E-taxi's zouden exclusief toegang kunnen krijgen tot bepaalde (emissie-arme) stadsdelen en straten. Om de consument te helpen bewust te kiezen voor een zero-emissietaxi, moet het voertuig voldoende herkenbaar zijn. Daartoe moet het taxireglement aangepast worden om de zichtbaarheid van elektrische taxi's te garanderen. Gemeenten kunnen bij het eigen taxigebruk bewust kiezen voor de elektrische taxi's in de stad en zo zelf het goede voorbeeld geven.
- **Informeel, inspireer en begeleid taxi-ondernemers.** Taxi-ondernemers staan vaak (nog) sceptisch ten opzichte van elektrische voertuigen, omdat dit een aanpassing van de bedrijfsvoering vraagt: een voertuig laden duurt langer dan het vol te tanken. Heel wat technische aspecten zijn ook anders dan bij een conventionele verbrandingsmotor: hoe verloopt het laden, hoe ver kan het voertuig rijden, hoe kunnen ze zelf een invloed hebben op het rijbereik, en wat kost het om een taxi-onderneming te runnen met elektrische taxi's? Het zijn vragen die vaak naar boven komen. Bij deze en andere zaken worden taxi-ondernemers best begeleid om de overstap goed te laten verlopen. Gemeenten kunnen hierin een faciliterende rol spelen door zelf informatiesessies te organiseren of externe partijen te vragen om dit te doen.

Notities