

[PROGRAMMA 6]

HET VOERTUIGENPARK VERGROENEN





Naast de reductie van de verplaatsingsbehoefte (programma 4) en de modal shift naar duurzame verplaatsingsmiddelen (programma 5), bestaat de derde pijler van de transitie naar duurzame mobiliteit in de vergroening van het voertuigenpark. Zelfs met een duurzame modal shift naar fiets en openbaar vervoer, zullen nog steeds heel wat (langere) verplaatsingen met (al dan niet gedeelde) auto's moeten gebeuren. De vergroening van het voertuigenpark is dus een essentiële aanvulling op de modal shift om de CO₂e-uitstoot door mobiliteit te reduceren.

Met de huidige stand van de technologie impliceert dit in de eerste plaats de omschakeling naar elektrisch aangedreven voertuigen. Mits gevoed door groene stroom, stoten die geen CO₂e meer uit. Tegelijk vermindert ook de uitstoot van fijn stof, wat resulteert in enorme gezondheidswinsten in steden. De vergroening van het voertuigenpark levert dus een belangrijke bijdrage aan de klimaatdoelstellingen¹. De elektrificatie van het voertuigenpark stelt grote uitdagingen aan het elektriciteitsnetwerk. Zowel de productie als de distributie van groene stroom zal rekening moeten houden met een snel stijgende energievraag, zodra de transitie naar elektrische voertuigen op gang is gekomen. Dit komt aan bod in programma 7 'groene energie opwekken'. Omgekeerd creëren de elektrische voertuigen ook kansen voor het elektriciteitsnetwerk. De batterijen van de voertuigen vergroten de opslagcapaciteit voor hernieuwbare energie, zodat aanbod en behoefte beter gebalanceerd kunnen worden.

Er bestaan ook andere emissievrije krachtbronnen, zoals waterstof². Hoewel er reeds voertuigen op waterstof beschikbaar zijn, lijkt de technologie op korte termijn nog niet klaar om een volwaardig alternatief te vormen voor fossiele brandstoffen. Op langere termijn kan waterstof (zeker voor zware voertuigen) een oplossing bieden voor een emissievrije mobiliteit. Een volgende versie van de Roadmap zal wellicht méér inzetten op de 'hydrogen vehicles'.

¹ Dat maakt de voertuigen op zich nog niet volledig duurzaam. De productie, het onderhoud en de recyclage van voertuigen zijn zeer energie- en materiaalintensief. Bovendien wordt kobalt, een schaars metaal dat een belangrijke grondstof is voor voertuigbatterijen, vaak in heel penibele omstandigheden gedolven. De vergroening van het wagenpark draagt ook weinig bij aan uitdagingen inzake verkeersleefbaarheid, verkeersveiligheid, congestie en infrastructuur. Daarom wordt de vergroening van het wagenpark pas als 3e pijler gezien, na reductie van de verplaatsingen en modal shift. ² De waterstof wordt samen met zuurstof in een brandstofcel omgezet in elektriciteit (met water als enige uitstoot). Voertuigen op waterstof hebben dus evenveel een elektrische aandrijving, maar gebruiken waterstof als opslagmedium voor elektrische energie (ter vervanging van een batterij).

Werk 36 Netwerk van elektrische laadpunten

Om de transitie naar elektrische voertuigen mogelijk te maken, is er dringend nood aan een voldoende aanbod van publiek toegankelijke oplaadpunten (naast de private oplaadpunten die eigenaars van elektrische voertuigen wellicht zelf ook zullen voorzien).

100 publieke laadpalen en oplaadpunten in alle publieke parkings tegen 2025.

Tegen 2025 staan er 100 publieke laadpalen op Leuven's openbaar domein. Daarnaast hebben in 2025 alle grotere, publiek toegankelijke parkings (zoals rotatieparkings, bedrijfsparkings en bezoekersparkings), eigen oplaadpunten. Tegen 2025 zijn ook snellaadstations beschikbaar op de Leuven's hoofdwegen.

Werk 37 Elektrische personenwagens

Personenwagens lenen zich bij uitstek voor de omschakeling naar elektrische aandrijving. De actieradius van elektrische voertuigen volstaat voor dagelijkse verplaatsingen. Door het gewicht van de voertuigen verder te verminderen (compactere auto's en gebruik van composietmaterialen), daalt het vereiste vermogen en energieverbruik.

Tegen 2035 rijden alle auto's in Leuven emissievrij.

Tegen 2025 zijn alle nieuwe Leuven's bedrijfswagens, taxi's en deelwagens elektrisch. Tegen 2030 rijden alle nieuwe auto's in Leuven emissievrij. Tegen 2035 rijden er geen auto's op fossiele brandstoffen meer op de Leuven's secundaire en lokale wegen.

De invoering van een ultra-lage-emissiezone en een slimme kilometerheffing in Leuven (zie werk 32 'autoverkeer ontmoedigen en parkeerbeleid verscherpen') zal de transitie naar elektrische voertuigen versnellen. De elektrische laadpunten en de voertuigbatterijen zullen deel uitmaken van een energienetwerk dat is afgestemd op de lokale productie en de opslag van hernieuwbare energie (zie werk 47 'lokale elektriciteitsdistributie en -opslag').

De opschaling van het gebruik van elektrische wagens biedt ook kansen voor slimme mobiliteitstoepassingen. Elektrische wagens zijn eigenlijk 'computers op wielen' die ingeschakeld kunnen worden in gedeelde toepassingen ('mobility as a service'), waarbij ze een belangrijk onderdeel gaan vormen van deelmobiliteit (delen van auto's, zie werk 31) en als autonoom voertuig uiteindelijk ook ingeschakeld kunnen worden in het collectief vervoer (delen van ritten).

Beleidsplan publiek laden Stad Leuven

In 2016 keurde de Leuven's gemeenteraad een 'Beleidsplan publiek laden' goed. Dit plan definieert een visie rond de uitbouw van publieke laadpunten. Het plan ambieert de plaatsing van voldoende publieke laadpunten, maar wil tegelijk een wildgroei voorkomen.

Werf 38 **Vergroening van bussen en vrachtwagens**

De Lijn heeft de eerste stappen gezet in de elektrificatie van haar busvloot. De omschakeling naar elektrische bussen vereist niet alleen de vernieuwing van de busvloot, maar ook de uitbouw van snellaadpunten, verspreid in en rond de stad. Ook bussen op waterstof vormen een mogelijkheid.

Tegen 2025 rijden alle stadsbussen emissievrij, tegen 2030 ook alle regionale bussen.

Leuvense bedrijven die een belangrijke logistieke aan- en afvoer genereren, zetten stappen om hun logistieke wegtransporten versneld te vergroenen.

Tegen 2030 rijden in Leuven enkel nog emissievrije bestelwagens van koerierdiensten en distributeurs. Tegen 2035 rijden er op de Leuvense secundaire en lokale wegen geen vrachtwagens meer op fossiele brandstoffen.

Voor vrachtwagens zullen waterstof of synthetische brandstoffen op termijn wellicht een belangrijke energiebron vormen. De voertuigindustrie is nog niet klaar om op grote schaal te produceren. Bovendien vereist de productie van deze brandstoffen grote hoeveelheden (groene) stroom. Dit kan echter interessant zijn als 'opslagmedium' voor overtollige groene stroom (zie werf 47 'lokale elektriciteitsdistributie en -opslag'). Ze kunnen ook geproduceerd worden vanuit afvalstromen en covergisting in industriële processen.

Waterstof en synthetische brandstoffen kunnen op lange termijn een oplossing bieden voor vrachtwagens.

In afwachting kunnen biogas en aardgas (LNG – Liquid Natural Gas of CNG – Compressed Natural Gas) een oplossing bieden. Voertuigen op aardgas stoten (12%) minder broeikasgassen uit dan voertuigen op diesel en tot 90% minder fijn stof en SO₂. Aardgas blijft wel een fossiele brandstof en is dus enkel als overgangsmaatregel een optie. Een lock-in situatie moet zeker worden vermeden.

PROGRAMMA 6 VERGROENING VAN HET VOERTUIGENPARK

100 PUBLIEKE
LAADPALEN IN LEUVEN

36 NETWERK VAN ELEKTRISCHE LAADPUNTEN

ALLE NIEUWE
BEDRIJFSWAGENS, TAXI'S EN
DEELWAGENS ZIJN ELEKTRISCH

37 ELEKTRISCHE PERSONENWAGENS

ALLE NIEUWE
BUSSEN RIJDEN
EMISSIEVRIJ

ALLE STADSBUSSEN
RIJDEN EMISSIEVRIJ

38 VERGROENING VAN BUSSEN EN VRACHTWAGENS

2019

2020

2021

2022

2023

2024

2025

[PROGRAMMA 6: HET VOERTUIGENPARK VERGROENEN]

