

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 167
van **MATTHIAS DIEPENDAELE**
datum: 8 februari 2016

aan **ANNEMIE TURTELBOOM**

VICEMINISTER-PRESIDENT VAN DE VLAAMSE REGERING, VLAAMS MINISTER VAN BEGROTING, FINANCIËN EN ENERGIE

Laadinfrastructuur elektrische wagens - Stand van zaken en kostprijs

Het aantal laadpunten voor elektrische wagens in Vlaanderen wordt nog niet systematisch bijgehouden. Nochtans is het in kaart brengen van het aantal laadpunten een cruciaal onderdeel voor EV-rijders om hun 'range anxiety' te overwinnen en om mensen over de streep te trekken om de stap te wagen naar elektrisch rijden. Schattingen gaan uit van ongeveer 1500 (semi)publiek toegankelijke laadpunten in België. Via de website www.oplaadpunten.org krijgen we een idee van het aantal en de locatie van de publieke en semi-publieke laadpunten in Vlaanderen.

Daarnaast ontbreken momenteel aparte aansluitcategorieën en -tarieven voor laadpalen. Daardoor bestaat het risico dat huidige EV-rijders geconfronteerd worden met zeer uiteenlopende tarifieringen, afhankelijk van de exploitant van het laadpunt. Het actieplan 'Clean power for transport' wil beide zaken remediëren door te streven naar 7400 publieke laadpunten in Vlaanderen in 2020 en wil drempels wegwerken door te voorzien in nieuwe aansluitcategorieën voor publieke laadpunten waarop aparte en geharmoniseerde tarieven van toepassing kunnen zijn.

1. Wat is momenteel de meest recente schatting van het aantal publieke en semi-publieke laadpunten in Vlaanderen? Graag een onderscheid per provincie, per categorie (publiek versus semi-publiek) en oorsprong (overheid, lokaal bestuur, bedrijf, proeftuin,...).
2. Het is de bedoeling om - binnen het actieplan Clean Power for Transport - alle publiek toegankelijke laadpalen in kaart te brengen. Daartoe wordt voor de uitbaters een meldingsplicht naar de DNB's ingevoerd voor de bestaande installaties en bij de installatie van een nieuw publiek laadpunt.

Wat is momenteel de stand van zaken van de inventarisatie van de laadpunten? Tegen wanneer hoopt de minister de inventarisatie rond te hebben?

3. De gegevens van de publieke laadpalen en hun gebruikskennmerken zijn op dit ogenblik onvoldoende beschikbaar in Vlaanderen. De marktrollen kunnen door verschillende marktpartijen worden ingevuld. Deze situatie kan per laadlocatie verschillend zijn en heeft impact op de kostenverdeling en het gebruiksgemak.
 - a) Hoeveel marktpartijen zijn momenteel actief in Vlaanderen wat betreft laadplaatsaanbieder, laadinfrastructuur-operator en mobiliteitsdienstaanbieder?

- b) Zijn er significante verschillen vast te stellen wat betreft gebruiksgemak en kostprijs voor huidige EV-rijders voor de momenteel beschikbare openbare laadpunten? Hoe verhoudt dit zich tot de situaties in onze buurlanden?
 - c) Welke concrete harmonisering beoogt de minister wat dat betreft in de uitrol van het actieplan 'Clean power for transport'? Wat is daarbij de stand van zaken?
4. In de Proeftuin Elektrische Voertuigen werden uiteenlopende authenticatie- en betaaloplossingen uitgetest. De kostprijs van de authenticatie- en betaalsystemen voor laadpalen is alleszins erg belangrijk voor het (toekomstige) business model. Het eindrapport van de proeftuin stelde voor om in de creatie te voorzien van één centraal register van alle gebruikers die zich hebben geregistreerd bij de verschillende laaddienstaanbieders naar Nederlands voorbeeld.

Wordt deze piste in de uitrol van het Clean Power for Transport-plan meegenomen?

ANNEMIE TURTELBOOM

VICEMINISTER-PRESIDENT VAN DE VLAAMSE REGERING, VLAAMS MINISTER VAN BEGROTING, FINANCIËN EN ENERGIE

ANTWOORD

op vraag nr. 167 van 8 februari 2016

van **MATTHIAS DIEPENDAELE**

1. Het exacte aantal laadpalen is momenteel niet gekend. De laatste cijfers zijn afkomstig van een bevraging bij de laadpaalexploitanten uitgevoerd eind 2013 en 2014 vanuit de proeftuin Elektrisch rijden.

Aantal laadpunten, geïnstalleerd in België op 31 december 2014				
Bron: 12 operatoren (nieuwe cijfers voor 7 (2014), oudere voor 5 onder hen (2013))				
	Privé		Publiek toegankelijk	
	Residentieel	Bedrijven	Bedrijven	Openbaar
AC (<22kW)	949	601	798	251
AC (>22kW)	300	351	325	62
DC	0	0	37	8
Totaal	1249	952	1160	321

In het actieplan wordt de invoering van een meldingsplicht en een databank voor publieke laadpalen voorop gesteld. Op basis daarvan zullen later de gevraagde cijfers kunnen worden gegenereerd.

2. De opdracht voor de DNB's om de data, na melding, ter beschikking te stellen, is ingeschreven in een voorontwerp van besluit van de Vlaamse Regering, dat eind vorig jaar een eerste keer principieel werd goedgekeurd. Na definitieve goedkeuring wordt dit besluit van kracht op 1 juli 2016. De realisatie wordt momenteel voorbereid binnen een werkgroep 'Infrastructuur'.
3. a. De mogelijkheden met betrekking tot de markttrollen werden bekeken in de proeftuin elektrische voertuigen. De volgende bedrijven namen toen deel aan de hogergenoemde bevraging:
 - Arabel: www.arabel.be
 - BeCharged: www.becharged.eu
 - eNovates/Blue Corner: www.enovates.com and www.bluecorner.be
 - EV-Point: www.ev-point.be
 - Nissan: www.nissan.be
 - P2SE (Products Supplies and Services Europe): www.e-p2se.com
 - Powerdale: www.powerdale.com
 - The New Motion: www.thenewmotion.com
 - ThePluginCompany: www.theplugincompany.com
 - Total Belgium: www.total.be
 - VitaeMobility: www.vitaemobility.com/

Ondertussen zijn er nieuwe spelers op de markt gekomen, bv. uit Nederland. Een volledig en actueel overzicht is er niet.

- b. Dat is (nog) niet bestudeerd.

- c. Het voorontwerp van besluit van de Vlaamse Regering zal door de gecoördineerde uitbesteding van een basislaadinfrastructuur op zich zorgen voor een harmonisering van de nieuw te installeren publieke laadpunten (o.a. op het vlak van toegankelijkheid en interoperabiliteit). Daarnaast worden afspraken voorbereid in de werkgroep 'Infrastructuur' en in het op te richten CPT-team (zoals voorzien in het actieplan). Tegelijk wordt met VVSG bekeken hoe alle nuttig informatie kan doorstromen tot bij de individuele lokale besturen.
- 4. Bij de uitrol zullen een aantal voorwaarden gesteld worden en aanbevelingen worden gedaan t.a.v. de laaddienstenaanbieders. Op welke wijze zij hieraan tegemoet komen, zal de sector zelf moeten bepalen. Een aantal onder hen hebben zich al verenigd in een open charge point platform, waarin dit soort afspraken kunnen worden gemaakt. Deze evolutie wordt van nabij opgevolgd vanuit de overlegstructuren die werden opgericht in het actieplan.