

**SCHRIFTELIJKE VRAAG**

nr. 71

van **ROBRECHT BOTHUYNE**

datum: 14 november 2016

---

aan **BART TOMMELEIN**

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

---

*Actieplan 'Clean Power for Transport' - Stand van zaken*

Ruim een jaar geleden, op 18 september 2015, heeft de Vlaamse Regering de conceptnota Clean power for transport (CPT) goedgekeurd. De bijlage bij de conceptnota omschreef verschillende werkpakketten, die elk dan weer verschillende acties omvatten en de administraties die verantwoordelijk zouden zijn voor de uitvoering van die werkpakketten. Dit is verder geconcretiseerd in het actieplan dat op 18 december 2015 is goedgekeurd. Met de goedkeuring van het plan werd afgesproken dat het CPT-team jaarlijks een voortgangsrapport zou opmaken. Omdat we bijna een jaar na de opstart van het actieplan zitten, zou ik graag naar dit voortgangsrapport en een stand van zaken van het actieplan Clean power for transport informeren.

Met de goedkeuring van het actieplan werd onder andere de doelstelling vooropgesteld dat tegen 2020 7,5% van de auto's op de Vlaamse wegen elektrische auto's moeten zijn. Eveneens dat er tegen 2020 voor die elektrische auto's 5000 laadpalen beschikbaar moeten zijn in Vlaanderen. Waarbij deze allemaal opgenomen zouden moeten worden in een open databank zodat elke chauffeur kan raadplegen waar die laadpalen te vinden zijn.

Ter ondersteuning van de verkoop van elektrische auto's (en de auto's aangedreven door waterstof) werd vanaf begin 2016 de zero-emissiepremie ingevoerd. De premie is functie van de aankoopprijs, hoe duurder de wagen hoe lager de premie, en zal in de komende jaren afnemen. Het rapport van de Vlaamse Ombudsdienst dat we enkele weken geleden mochten ontvangen, leerde echter dat de aanvragen van de zero-emissiepremie in de laatste maanden bijna zijn stilgevallen. Een sterke indicatie dat de verkoop van de elektrische auto ook niet zo vlot verloopt.

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 de locaties. We vinden de opmaak van dergelijke databank dan ook hoogdringend. Want zonder een accuraat overzicht wordt het wel heel moeilijk om na te gaan of de nodige bijkomende laadpalen worden geplaatst. Als dat overzicht van de laadpalen in Vlaanderen daarenboven beschikbaar zou worden gesteld, bijvoorbeeld via een website of een app, dan biedt dit ongetwijfeld ook nog heel wat praktische voordelen. Als chauffeur van een elektrische auto kan men dan te allen tijde en op elke bestemming nagaan waar de dichtstbijzijnde laadpaal staat. Wanneer mensen, die overwegen een nieuwe auto te kopen, via die 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 verbrandingsmotor. Daar er nog altijd verschillende types van aansluitingen in gebruik zijn, moet de databank zeker ook melding maken van het type aansluiting. Zodat de chauffeurs van een elektrische auto op dat punt niet voor onaangename verrassingen komen te staan. Een grensoverschrijdende standaard lijkt hier toch wel aangewezen.

Naast de gewone laadpalen, waar het opladen van de batterij van de elektrische auto ongeveer 3 à 4 uur duurt, moeten er zeker ook snellaadstations komen waar een auto in om en bij de 20 minuten kan opladen. De parkeerterreinen en tankstations langs snelwegen lijken al zeker aangewezen plaatsen om dergelijke snellaadstations te voorzien. Die mogelijkheid zou de actieradius van een elektrische wagen onmiddellijk aanzienlijk verhogen en ongetwijfeld een drempel voor het gebruik van deze wagens wegnemen. Op dit moment zijn er in Vlaanderen nog maar twee snellaadstations. Uit een antwoord van minister Weyts op een schriftelijke vraag blijkt dat er nog 15 nieuwe gepland zijn. Dit is positief maar in vergelijking met Nederland waar al meer dan 50 snellaadstations beschikbaar zijn, blijft dit heel beperkt. Het voorzien van snellaadstations wordt dan ook best dringend in de concessies van tankstations langs snelwegen opgenomen.

Nog één opvallend feit in verband met het opladen van een elektrische auto: de prijs voor de elektriciteit aan een laadpaal is beduidend hoger dan de prijs die men thuis zou betalen voor een zelfde hoeveelheid elektriciteit. Dit lijkt niet te stroken met "de opdrachtnemer rekent marktconforme prijzen aan" wat vermeld staat in de nota aan de Vlaamse Regering over de wijziging van het energiebesluit betreffende de openbare dienstverplichtingen van de distributienetbeheerders ter stimulering van de infrastructuur voor elektrische auto's. Ook op dit punt hebben de chauffeurs van een elektrische wagen recht op correcte informatie. De vraag rijst dan ook of de VREG (Vlaamse Regulator van de Elektriciteits- en Gasmarkt) geen opdracht zou moeten krijgen om een V-test voor laadpalen te ontwikkelen. Als dit gekoppeld wordt aan een databank met laadpalen kunnen de chauffeurs niet alleen weten waar ze welke laadpaal kunnen vinden, maar ook onmiddellijk de prijzen vergelijken. Zo kan de markt voor laadpalen pas echt competitief worden. Dat is belangrijk voor elke toekomstige eigenaar van een elektrisch aangedreven auto.

1. Kan de minister een stand van zaken geven van het actieplan Clean power for transport?
2. Is de doelstelling van 7,5% elektrische auto's op de Vlaamse wegen tegen 2020 nog altijd haalbaar, volgens de minister? Of welke bijstellingen zijn nodig?
3. Wanneer zal een databank met alle laadpalen in Vlaanderen beschikbaar en raadpleegbaar zijn?
4. Gaat de minister stappen ondernemen om meer snellaadstations te voorzien aan de tankstations en parkeerterreinen langs autosnelwegen?
5. Kan de minister het toch wel aanzienlijke prijsverschil tussen laden aan een laadpaal en laden thuis verklaren?
6. Hoe staat de minister ten opzichte van het idee om een V-test voor laadpalen uit te werken? Of ziet de minister nog andere mogelijkheden om de prijs voor het laden aan een laadpaal te drukken?

**BART TOMMELEIN**

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

---

**ANTWOORD**

op vraag nr. 71 van 14 november 2016

van **ROBRECHT BOTHUYNE**

---

1. De verkoop van elektrische wagens zit in de lift, maar is nog ver verwijderd van de 7,5%, die in 2020 gehaald moet worden.

De verkoop van batterij elektrische wagens (BEV) bedroeg midden 2016 0,5%, die van plug in hybride wagens 1,5%. De premie voor particulieren doet daarbij zijn werk. Er zijn immers meer dan 600 premies aangevraagd, waar begin 2016 werd gemikt op ongeveer 1000 aanvragen. Het was daarbij niet de intentie om alleen hiermee de tussentijdse doelstelling voor BEV te halen; die ligt immers op meer dan 4000 nieuwe inschrijvingen en daarvoor was het budget te beperkt. Er werd ook veel verwacht van de bedrijfsvloten en de nichevloten. Daar is wel ingezet op elektrische wagens, maar eerder op plug in hybride voertuigen; waardoor die doelstelling vlot wordt gehaald.

De uitrol van de maatregelen uit het actieplan zit op schema. Zo zijn er sinds begin 2016 incentives bij de aankoop van en fiscale voordelen voor zero-emissiewagens. De uitrol van een basisinfrastructuur van 5000 laadpunten is gestart en zal midden 2017 zichtbaar worden in het straatbeeld. Daarnaast wordt er veel energie gestoken in sensibilisering en informatieverstrekking voor (toekomstige) EV-rijders en worden begin 2017 een aantal projecten opgestart om nichevloten en bedrijfsvloten te vergroenen en de visibiliteit van zero-emissiewagens te vergroten. Er wordt in 2017 ook bekeken of er extra stimulansen mogelijk zijn voor EV-rijders op het vlak van parkeren, doorstroming, ... Binnen het actieplan zijn ook een coördinerende structuur en werkgroepen opgezet met betrokkenheid van de stakeholders. Dat moet helpen om de diverse initiatieven op elkaar af te stemmen en elkaar te laten versterken.

2. Om de doelstelling te halen, zal de vergroening van het wagenpark inderdaad moeten versnellen. De uitvoering van het actieplan zal daar de komende jaren zeker toe bijdragen.

Even belangrijk om de doelstellingen te halen, is echter het aanbod vanuit de autoconstructeurs (modellen, prijs, actieradius, ...). Op dat vlak liggen de verwachtingen voor de komende jaren (2017/2018) hoog. Diverse merken hebben aangekondigd dat ze hun vloot verder gaan elektrificeren, maar ook dat de actieradius omhoog zal gaan –vaak een verdubbeling richting 400 km. Tot slot blijft nog de consument, die de uiteindelijke keuze maakt en daarbij zo goed mogelijk geïnformeerd en ondersteund wordt.

Een bijsturing van het actieplan is bijgevolg niet nodig, een volgehouden uitvoering ervan wel. Het huidige actieplan (horizon 2020) zal aangevuld worden met een visie voor 2030.

3. Midden 2016 werd een meldingsplicht voor publiek toegankelijke laadpalen ingevoerd. Ondertussen zijn ook de praktische aspecten daarvan voorbereid. De aard van de te melden gegevens (locatie, vermogen, stekkers, toegankelijkheid, ...) werd vastgelegd en het digitaal doorgeven hiervan aan de netbeheerders werd mogelijk gemaakt. Recent werden de laadpaalexploitanten hieraan herinnerd –ook voor de bestaande

laadpunten. De netbeheerders zullen deze informatie ordenen en als open data ter beschikking stellen. Tegelijkertijd wordt een link gelegd met Geopunt Vlaanderen voor de cartografische weergave ervan.

De gegevens zullen beschikbaar zijn van zodra de meldingen hebben plaatsgevonden.

4. Vanuit Europa zijn er fondsen beschikbaar voor laadpaaloperators om de grote assen te voorzien van snellaadinfrastructuur. Voor Vlaanderen loopt er één project. Binnen het EU-project FAST-E zullen minstens 16 snelladers geplaatst worden in Vlaanderen. Op twee parkings langs autosnelwegen zijn deze snelladers al geplaatst (Ruisbroek en Vilvoorde). Het is de bedoeling om ook in de toekomst in te (laten) schrijven op dergelijke Europese projecten.

Andere maatregelen, die te maken hebben met te verlenen concessies ed. zijn de bevoegdheid van mijn collega Weyts. Als laadpalen op een dienstzone van AWW voorzien zijn, die in concessie wordt gegeven, moet een wijzigingsaanvraag ingediend worden. Die wordt in principe goedgekeurd.

5. Zoals in vorige antwoorden aangegeven liggen de prijzen aan de laadpalen in Vlaanderen iets onder 0,4 euro/kWh. De prijzen worden bepaald door de aanbieder en variëren dan ook naargelang de aanbieder. Ook de laadvermogens en de manier van laden (diverse abonnementssystemen, ad hoc, ...) bepalen de prijs. Welke elementen de aanbieders precies in rekening brengen en hoe ze bijdragen tot de prijs is niet gekend. Dat deze prijs hoger ligt dan aan het stopcontact thuis is logisch vermits er bijkomend rekening moet worden gehouden met de investerings-, onderhouds- en uitbatingskost van de laadpalen.
6. De V-test van de VREG is bedoeld om het aanbod van energieleveranciers transparant te maken voor de elektriciteits- en aardgasklanten en om objectieve, neutrale informatie over de contracten aan te bieden. Ik begrijp dat er nood is aan objectieve informatie over de kost van opladen aan laadpalen voor elektrische voertuigen, maar de wettelijke context en de praktische uitwerking hiervan verschillen van de context voor de V-test.

Laadpunten voor voertuigen vormen een uitzondering op het principiële verbod van aanleg en beheer van een privé-distributienet. Dit betekent dat elkeen elektriciteit, afgenomen van het distributienet, kan distribueren aan derden, via dergelijke laadpunten voor voertuigen. Gelet op de ruime definitie van leverancier opgenomen in het decreet, zou een exploitant in theorie ook als een leverancier moeten worden gekwalificeerd. Dit betekent dat in principe alle verplichtingen die leveranciers hebben, met uitzondering van de leveringsvergunning, ook op de exploitant van toepassing zijn.<sup>1</sup> De vraag is of dit wenselijk is.

Op vandaag is dit ook al niet het geval, zo kan een kotbaas die elektriciteit doorverkoopt aan de studenten die in dat gebouw een kamer huren in theorie ook als een leverancier worden beschouwd, maar gaan we ervan uit dat bv. de handels- en balanceringsvereisten, quotum, brandstofmix, ... niet op hem van toepassing zijn.

De situatie is gelijkaardig wat laadpalen betreft. Het lijkt me, gelet op het feit dat we de uitrol van laadinfrastructuur willen bevorderen en niet belemmeren, aangewezen om de exploitanten van laadpalen niet te bezwaren met alle administratieve lasten die gepaard gaan met de kwalificatie van leverancier. Het is dus noodzakelijk om duidelijkheid te scheppen door deze problematiek in kaart te brengen en indien nodig het regelgevend kader aan te passen. Deze situatie heeft ook gevolgen voor de

---

<sup>1</sup> De vergunningsplicht is niet van toepassing want de uitbater van een privé-distributienet levert niet via het distributienet (art. 4.3.1 Energiedecreet)

interpretatie van 'marktconform'. Zoals eerder aangegeven kan niet zomaar de vergelijking gemaakt worden met de kWh-prijs van een regulier elektriciteitscontract.

Ik zal de VREG vragen deze problematiek in kaart brengen en te onderzoeken welke partijen als leverancier te kwalificeren zijn (gelet op de ruime definitie) en wie welke verplichtingen draagt of zou moeten dragen.

Een 'V-test voor laadpalen', een "EV-test" dus, zou op het eerste gezicht een volledig nieuwe toepassing moeten zijn en niet eenvoudigweg een uitbreiding van of kopie van de huidige V-test. Immers de opzet is fundamenteel verschillend en hierdoor zijn geen synergiën met de bestaande V-test mogelijk. Het lijkt logischer om een koppeling te maken tussen de EV-test en de databank die de distributienetbeheerders moeten opbouwen en aanbieden met informatie over de publiek toegankelijke laadpalen. Het is te overwegen om deze openbaredienstverplichting uit te breiden met de verplichting om hier ook prijsinformatie in te verwerken. De VREG heeft immers op het ogenblik geen bevoegdheid over de exploitanten van publieke laadpaalinfrastructuur. Voor het opvragen van deze informatie door de regulator zou dus nieuwe regelgeving nodig zijn. Omdat de controle van prijzen aangerekend aan eindafnemers sowieso een federale bevoegdheid is, lijkt een betrokkenheid van de regulator in deze relatief weinig meerwaarde te bieden.

Los daarvan zal, alleszins in de bestekken voor de basislaadinfrastructuur, de prijs voor de consument aan de laadpaal een belangrijk criterium zijn. Dat zal al helpen om de prijzen 'marktconform' te houden. De beste manier om de prijzen te laten dalen zonder het rendement van de laadpalen in het gedrang te brengen is echter dat er meer elektrische wagens op de Vlaamse wegen komen en de vraag naar laadbeurten bijgevolg toeneemt.