Vlaams Parlement

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 190
van **TINNE ROMBOUTS**
datum: 12 december 2019

---

aan **ZUHAL DEMIR**
VLAAMS MINISTER VAN JUSTITIE EN HANDHAVING, OMGEVING, ENERGIE EN TOERISME

Elektrische wagens - Publieke laad- en tankinfrastructuur

Het luchtbeleidsplan 2030 zet onder meer in op de elektrificatie van het vervoer. Een belangrijk element voor elektrisch vervoer is uiteraard de mogelijkheid om snel en vlot op te laden gezien de voorlopig beperkte actieradius van de meeste elektrische modellen.

Het luchtbeleidsplan bepaalt dat er in 2020 een basislaadinfrastructuur uitgerold zal zijn van minimaal 5000 publiek toegankelijke laadpunten (11-22 kW) verspreid over Vlaanderen. Daarnaast zal er langs de grote verkeersassen bijkomend een gebiedsdekkende snellaadinfrastructuur (43-50 kW) aanwezig zijn. Het luchtbeleidsplan stelt zelfs dat volgens de huidige inzichten we in 2025 minimum 30.000 publieke laadpunten uitrollen en een veelvoud daarvan aan semipublieke en private laadpunten.

1. Hoeveel publieke laadpalen zijn er momenteel in Vlaanderen? Kan dit cijfer opgesplitst worden per provincie?
2. Welke maatregelen zal de minister nemen om de doelstellingen omtrent laadpalen uit het luchtbeleidsplan 2030 te realiseren? Hoe verhouden de maatregelen zich ten opzichte van het actieplan 'Clean power for transport'? Zijn ze compatibel of veeleer een rem op eerder geuite doelstellingen?
3. Werken deze publieke laadpalen volgens eenzelfde oplaadsysteem?
   a) Zo ja, is dit oplaadsysteem compatibel met alle elektrische wagens die momenteel op de markt zijn? Zo neen, hoeveel systemen zijn er en hoeveel procent van de elektrische wagens kan daarop aansluiten?
   b) Zo neen, waarom is er niet voor gekozen om eenzelfde systeem te installeren? Zijn deze verschillende oplaadsystemen wel compatibel voor alle elektrische wagens die momenteel op de markt zijn? Zo neen, hoeveel systemen zijn er geïnstalleerd op het openbaar domein en hoeveel procent van de elektrische wagens kan bij elk van dit systeem aansluiten?
4. De betaalmogelijkheden aan publieke laadpalen beperken zich vaak tot de optie van laadpassen. Er zijn echter meer dan acht verschillende aanbieders van passen actief op de markt.

   Past elke laadpas steeds op een publieke laadpaal? Zijn de transactiekosten van al die laadpassen dezelfde? Zal de minister initiatieven nemen om meer uniformiteit in het betaalsysteem te integreren?

ZUHAL DEMIR
VLAAMS MINISTER VAN JUSTITIE EN HANDHAVING, OMGEVING, ENERGIE EN TOERISME

ANTWOORD
op vraag nr. 190 van 12 december 2019
van **TINNE ROMBOUTS**

---

1. Hierbij een overzicht van de publieke laadpunten in Vlaanderen op 1 december 2019 per provincie.

Provincie	Aantal publieke laadpunten	Aantal publieke snellaadlocaties
Antwerpen	895	13
Limburg	484	5
Oost-Vlaanderen	953	11
Vlaams Brabant	572	6
West-Vlaanderen	751	6
Totaal Vlaanderen	**3.655**	**41**

* voor snellaadpunten tellen we de locaties omdat er op elke locatie diverse soorten stekkers aanwezig zijn

2. De doelstellingen uit beide plannen zijn compatibel. Het CPT-actieplan eindigt (2020) waar het Luchtbeleidsplan begint. Sowieso wordt de geplande uitrol van de basisinfrastructuur verder gezet tot eind 2020. In de loop van 2020 wordt de concrete aanpak uitgewerkt voor de periode daarna.

3. Alle publieke laadpunten zijn uitgerust met een standaard laadsysteem (Europees). Alle elektrische wagens kunnen hieraan laden.

4. Bij alle publieke laadpunten is er naast, het systeem met de laadpassen, in principe ook een ad hoc laadmogelijkheid, zoals apps, sms, ... Daarnaast zijn de laadpunten in bijna alle gevallen interoperabel; dat wil zeggen dat met de verschillende bestaande passen geladen kan worden. Dat komt omdat de meeste laadpaaloperatoren (CPO's) met elkaar afspraken hebben gemaakt. Vaak horen daar wel kleine transactiekosten bij, die verschillen van combinatie tot combinatie. Op Europees niveau is het initiatief genomen om naar eenvormigheid te streven, maar ook om de data-uitwisseling te formaliseren. Een project (IDACS) met een groot aantal lidstaten moet daarvoor zorgen. België is partner in het project en wordt hierin vertegenwoordigd door de Vlaamse overheid.