

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 352
van **ROBRECHT BOTHUYNE**
datum: 12 februari 2020

aan **ZUHAL DEMIR**

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

Elektrische (deel)mobiliteit - Belemmeringen

De Standaard berichtte op 4 februari 2020 dat Gent de ambitie voor het halen van 20.000 autodelers in 2020 zo goed als zeker niet haalt. Vooral bij organisaties die alleen elektrische auto's delen, stikt de groei, voornamelijk doordat er niet voldoende laadinfrastructuur aanwezig is. Nochtans moet volgens het luchtbeleidsplan tegen eind 2020 een basislaadinfrastructuur uitgerold zijn van minimaal 5000 publiek toegankelijke laadpunten verspreid over Vlaanderen. Het is duidelijk dat die doelstelling zeer moeilijk haalbaar zal zijn.

Daarnaast is er het bericht dat Ionity, een joint venture van autofabrikanten en uitbater van een Europees netwerk van ultrasnelladers, haar prijzen fors zou opdrijven. Laden aan een Ionity laadpaal kon tot voor kort aan een vast bedrag van 8 euro, ongeacht de hoeveelheid elektriciteit die men afneemt. Vanaf 1 februari 2020 betaalt men bij Ionity echter 0,79 euro per kWh, of 40 euro voor een laadsessie van 50 kWh. Dat is een verviervoudiging.

Ook bij andere uitbaters van publieke laadpalen is de prijszetting niet altijd even transparant. Een prijsvergelijker - analoog met de V-test van de Vlaamse Regulator van de Elektriciteits- en Gasmarkt (VREG) voor energieprijzen - zou de consument een tool in handen geven die het mogelijk maakt voor de goedkoopste laadbeurt te kiezen. Het transparanter maken van prijzen faciliteert de marktwerking, wat uiteindelijk de consument ten goede komt.

Tot slot is er het probleem van het (gebrek aan) interoperabiliteit. Eén laadpas voor alle aanbieders, zonder transactiekosten, zou het eigenaars van elektrische wagens heel wat eenvoudiger maken. Het Europese IDACS-project zou hieraan tegemoet moeten komen, maar het is op dit moment onduidelijk wanneer we de resultaten hiervan op het terrein zullen zien.

Er is sinds de vorige legislatuur een 'clean power for transport'-plan (cpt). En dit in overleg met de andere deelstaten. Dit plan omvat heel wat concrete acties omvat.

1. Welke initiatieven zal de minister nemen om de drempels weg te nemen die een doorbraak van elektrische (deel)mobiliteit nu nog verhinderen?
2. Hoe evalueert de minister het cpt-plan? En voorziet zij in een nieuw plan in dezen? Zo ja, wat is de timing?

3. Wat is de beleidsvisie van de minister inzake een app of website waar alle laadpalen met hun prijzen genoteerd staat zodat de consument weet waar die staan en hoe duur het opladen zal zijn? Op welke manier kan ze dit overzicht faciliteren?
4. Is er overleg met de Europese collega's inzake de interoperabiliteit? Wanneer mogen we hier de resultaten van verwachten?
5. Hoe staat de minister tegenover een prijsvergelijker, analoog met de V-test van de VREG?

ANTWOORD

op vraag nr. 352 van 12 februari 2020

van **ROBRECHT BOTHUYNE**

1. De uitrol van 5.000 bijkomende publieke laadpunten via jaarlijkse aanbestedingen door netbeheerder Fluvius is in volle gang. Dankzij deze uitrol is er in Vlaanderen naast de vele semi-publieke laadpunten een basisnetwerk van publiek toegankelijke laadpunten aanwezig. Rekening houdende met het gebruik, is dit ruim voldoende voor het huidige aantal elektrische wagens in Vlaanderen. Enkele lokale overheden kozen ervoor de uitrol zelf te organiseren los van de Vlaamse uitrol.

Elektrische deelwagens kunnen uiteraard gebruik maken van deze laadinfrastructuur. Elektrische deelwagens met een vaste standplaats die de garantie willen hebben dat ze altijd kunnen laden, kunnen ook voorzien in eigen laadinfrastructuur. Als er lokaal extra noden zijn voor elektrische deelwagens, kunnen alle betrokken partijen (lokale overheid, netbeheerder, laadpaaloperator en deelbedrijven) samen bekijken hoe de uitrol van de laadinfrastructuur sneller kan verlopen. De doorlooptijd is afhankelijk van de locatiebepaling door de betrokken partijen, eventuele vergunningen/toelatingen op lokaal niveau (het plaatsen van een laadpaal op zich is vrijgesteld van vergunning) en de netaansluiting en installatie.

2. Het huidige CPT-plan loopt tot eind 2020. In de loop van het jaar zal ik een overleg plannen met de minister bevoegd voor Mobiliteit en Lokale Besturen waarbinnen het huidige plan geëvalueerd kan worden, en over een vervolg actieplan zoals aangekondigd in het Vlaams Energie- en Klimaatplan.
3. Dergelijke apps/website zijn al beschikbaar, al is de info niet altijd volledig/correct. Op onze website www.milieuvriendelijkevoertuigen.be bieden we een kaart met publieke laadpalen aan, de bedoeling is dat dit op termijn ook wordt aangevuld met prijsinformatie. Transparante informatie is cruciaal om mensen te overtuigen om de overstap naar elektrisch rijden te maken. We willen hier samen met de sector werk van maken, o.a. in het kader van het Europese project IDACS ('ID and Data Collection for Alternative Fuels in Europe'). Dit is echter geen evidente oefening, omdat het gaat om een vrije markt en bijv. de prijsbepaling per laadpaal afhankelijk is van allerlei elementen (bijv. contract met abonnementskost, roamingkosten, starttarief/rotatietarief, ...).
4. De Europese Commissie hecht veel belang aan interoperabiliteit, en heeft hierover ook bepalingen opgenomen in de Europese CPT-richtlijn (2014/94/EU). Op vlak van stekkers zijn er Europese standaarden die moeten worden nageleefd. Op vlak van laadpasjes zijn er in de meeste gevallen afspraken tussen de verschillende laadpaaloperatoren op BENELUX-niveau. De sector heeft zich ook geëngageerd om hiervoor te zorgen via een intentieverklaring. Buiten de BENELUX ligt dat moeilijker, al komen er meer en meer roaming-afspraken op Europees niveau. Het Europese project IDACS onderzoekt om dit te faciliteren, door o.a. te verplichten dat elke laadpaal/elk laadpasje moet beschikken over een unieke identificatiecode, om communicatie tussen laadpaaloperatoren/aanbieders van mobiliteitsdiensten mogelijk te maken.
5. In het verleden werd in antwoord op gelijkaardige vragen al aangegeven dat een V-test voor laadpalen niet de meest evidente weg is.

Hierbij nog eens kort wat er eind 2016 werd aangegeven:

"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 ...

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... Een 'V-test voor laadpalen' zal 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 ...

... De VREG heeft 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."