

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 721
van **CHRIS STEENWEGEN**
datum: 5 februari 2021

aan **LYDIA PEETERS**
VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

Vlaams Energie- en Klimaatplan (VEKP) - Mobiliteit (2)

In het kader van het Vlaams Energie- en Klimaatplan werden verschillende maatregelen opgenomen die betrekking hebben op energie met een mobiliteitslink.

Onderstaande deelvragen hebben betrekking op de opvolging van die maatregelen:

1. Wat 'Snelladers optrekken laadniveau naar 350 kW' betreft, waren er concrete plannen om tegen 2020 het laadvermogen op te trekken van 50 naar 150 kW en zelfs naar 350 kW. De investeringen en de uitdagingen met betrekking tot de aansluiting op het net en de mogelijke lokale piekbelastingen worden groter. Dat kan worden voorkomen door die snelladers te combineren met een bijhorende batterij ter plaatse, dan wel via extra netinvesteringen.

Hoever staat het met het optrekken van het laadvermogen bij snelladers?

2. Wat 'Interoperabiliteit standaardisatie en dynamische data laadinfrastructuur' betreft, moet, om de EV-rijder (EV: elektrisch voertuig) te ontzorgen, de (semi-)publieke laadinfrastructuur niet alleen bereikbaar, maar ook vlot toegankelijk zijn, los van wie de laadpaal bezit of uitbaat.

Interoperabiliteit en standaardisatie zullen in Vlaanderen en waar mogelijk in Europees verband tegen 2020 een feit zijn. Tegen dan moet er ook een structurele oplossing zijn voor het beheer van en de toegang tot de informatie die betrekking heeft op de laadpunten. We denken daarbij niet alleen aan statische data (zoals ligging, vermogen enzovoort), maar ook aan dynamische data (prijsinformatie en het al dan niet bezet zijn), alsook aan data voor slim laden op deze punten.

- a) Hoever staat het met deze interoperabiliteit en standaardisatie in Vlaanderen en in Europees verband?
- b) Is er al een structurele oplossing in verband met het beheer van en toegang tot statische en dynamische data van laadpunten? Zo ja, waaruit bestaat die?

ANTWOORD

op vraag nr. 721 van 5 februari 2021

van **CHRIS STEENWEGEN**

1. Het huidige snellaadnetwerk in Vlaanderen (111 punten) bestaat voornamelijk uit 50kW-laders. De marktpartijen die deze snelladers plaatsen en uitbaten geven echter aan dat ze voor toekomstige uitrol meer en meer kijken naar snellere laadvermogens van 150kW tot 350kW (zogenaamde ultra snelladers). Ondertussen zijn de eerste ultra snelladers ook gerealiseerd in Vlaanderen (bijv. dienstzone Wetteren en Ruisbroek). Wat de aansluiting op het net betreft, zal per locatie bekeken moeten worden wat de aansluitingskosten zijn. Daar waar deze kosten te hoog oplopen en netaanpassingen niet aan de orde zijn, kan gekeken worden naar alternatieve oplossingen zoals batterijen. Op dit moment is dit nog niet toegepast in Vlaanderen. In uitvoering van het Europese project BENEFIC (gecoördineerd door dMOW) zullen er alvast heel wat ultra snelladers bijkomen met Europese cofinanciering.
2.
 - a) De EU legt verplichtingen op wat betreft de interoperabiliteit van de hardware van laadinfrastructuur. Deze verplichtingen worden in Vlaanderen toegepast. Wat betreft de interoperabiliteit van de software zijn er voor communicatie tussen de laadpaalexploitanten en Mobility Service Providers (MSP's) nog geen éénduidige Europese standaarden. In de praktijk kan er in Vlaanderen met de meest gebruikte laadpasjes bij de verschillende publieke punten geladen worden, dit als gevolg van onderlinge afspraken tussen de marktpartijen binnen de BENELUX. Bovendien verplicht de EU dat alle laadpunten ook een ad-hoc oplaadmogelijkheid moeten bieden aan gebruikers.
 - b) Binnen het Europese project IDACS (ID and Data Collection for Alternative Fuels in Europe) wordt met 15 lidstaten gewerkt aan een methodiek voor het verzamelen en ontsluiten van statische en dynamische data van laadinfrastructuur. Ondertussen wordt data van laadinfrastructuur gedeeld via het Belgisch nationaal toegangspunt voor mobiliteitsdata, www.transportdata.be. Voor het verder ontsluiten van vooral dynamische data, wordt met de sector bekeken hoe dit verbeterd kan worden. Hierbij wordt ook gekeken naar mogelijkheden om op dit vlak verplichtingen op te leggen.