

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 321

van **JO BROUNS**

datum: 22 november 2021

aan **LYDIA PEETERS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

Laadpalen - Evolutie

Op 5 november 2021 publiceerde de Vlaamse Regering de visienota betreffende bijkomende maatregelen boven op het bestaande Vlaams Energie- en Klimaatplan. Hierin staan maatregelen uitgestippeld om de doelstellingen binnen het Clean Power for Transport-plan te verscherpen: "We verhogen de doelstellingen uit het Clean Power for Transport-plan en mikken hierbij op 100.000 (semi-)publieke laadequivalenten tegen 2030. Om dit te realiseren gaan we, in samenspraak met de VVSG, een aanscherping van de doelstelling in het Lokaal Energie en Klimaatpact doorvoeren vanaf 2022: nl. 1,5 (semi-) publieke laadequivalenten per 100 inwoners (99.000 laadpunten (CPE)) tegen 2030 en dit bovenop de voorziene (ultra-)snellaadinfrastructuur langs de autosnelwegen. Hierdoor geraken we op koers voor 1 miljoen elektrische wagens tegen 2030."

In 2020 keurde het Vlaams Parlement de conceptnota 'Aanpak uitrol laadinfrastructuur 2021-2025' goed, waarin men wegen uitstippelt voor de uitrol van laadinfrastructuur, zowel thuis, op het werk, op het publieke domein, en op (andere) parkings (semipubliek). Het aantal te bereiken laadpunten wordt hierbij berekend aan de hand van prognoses over het marktaandeel van personenvervoer dat zal bestaan uit elektrische wagens (10% tegen 2025 en 20% tegen 2030). Volgens Europese richtlijnen moet er 1 publiek laadpunt zijn per 10 elektrische voertuigen, wat bij schatting neerkomt op een noodzaak van 35.000 publieke laadpalen in 2025 en 80.000 in 2030. In de conceptnota worden lessen getrokken uit de plaatsing van laadinfrastructuur van de voorbije jaren. Er wordt daarbij gekeken naar de 5000 jaarlijkse laadequivalenten die Fluvius moest plaatsen, het concept Paal volgt Wagen, waarbij men vraaggestuurd tewerk gaat, en Paal volgt Paal, waarbij men kijkt naar de uitbreiding van bestaande capaciteit op plaatsen waar al laadpalen aanwezig zijn.

1. Via welke verschillende wegen of projecten werden laadequivalenten al geplaatst tot vandaag? Kan de minister de verschillende werkwijzen tevens ook plaatsen onder de verdeling publiek, semipubliek, en privaat?
2. Hoeveel laadpalen of laadequivalenten werden al geplaatst tussen 2015 en 2021? Daarbij graag een onderscheid:
 - a) per type werking of project, zoals bepaald in deelvraag 1;
 - b) met een onderscheid voor publieke, semipublieke en private laadpalen;
 - c) per provincie.
3. Hoeveel laadpalen staan op de indicatieve tijdplanning voor de periode 2021-2025? Daarbij graag een onderscheid:
 - a) per type werking of project, zoals bepaald in deelvraag 1;
 - b) met een onderscheid voor publieke, semipublieke, en private laadpalen;
 - c) per provincie.

ANTWOORD

op vraag nr. 321 van 22 november 2021
van **JO BROUNS**

1. De installatie van (semi-)publieke laadpunten, die meetellen als laadequivalenten, vindt in veel gevallen plaats op initiatief van de overheid of met steun van de overheid.

In de periode 2016-2020 is er een basislaadinfrastructuur geplaatst in opdracht van de Vlaamse overheid en onder coördinatie van Fluvius en sommige lokale overheden, die ervoor kozen om de coördinatie in eigen handen te nemen. Het ging hierbij over publieke laadinfra met een normaal vermogen op het openbare domein. De overgrote meerderheid van de publieke laadinfra is op deze wijze tot stand gekomen. Voordien zijn er ook laadpalen geplaatst in het kader van de proeftuin Innovatie en daarnaast zijn er sporadisch ad hoc publieke laadpalen geplaatst. Dit systeem wordt vanaf april 2022 aangepast aan het decreet over zero-emissievoertuigen en voertuigen aangedreven door alternatieve brandstoffen en het besluit van de Vlaamse Regering over de laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen (VR 2021 1712 DOC.1571/2). Op basis hiervan zullen er plaatsingsprocedures worden uitgeschreven, waarbij er per regio uitbaters worden gezocht om de publiek toegankelijke laadpunten voor normaal en hoog vermogen op het openbare domein te installeren, te onderhouden en uit te baten. Deze uitrol zal zowel vraaggestuurd, datagestuurd als strategisch gebeuren. (zie vraag 3)

Bijkomend zijn er ook subsidies gegaan naar (ultra)snellaadinfrastructuur, vooral langs de grote verkeersassen. Die infrastructuur is gerealiseerd in het kader van projectcalls van het agentschap Wegen en Verkeer of in het kader van het Europese BENEFIC-project, getrokken door het departement MOW. Ook rechtstreekse Europese subsidies aan laadpaalexploitanten zijn mogelijk.

De voorbije jaren zijn er ook projectsubsidies gegaan naar de plaatsing van (semi-)publieke laadpunten op het private domein (normaal, snel en ultrasnel). Een goed voorbeeld zijn de laatste twee CPT-calls. De resultaten ervan moeten zich nog grotendeels vertalen op het terrein.

Er zijn ook tal van initiatieven waarbij instellingen, overheden, bedrijven op eigen initiatief laadpalen plaatsen. Die kunnen publiek, semi-publiek of privaat zijn. De laadpunten die burgers plaatsen zijn meestal privaat.

Noot: we spreken over publieke laadpunten als ze 24u toegankelijk zijn voor iedereen; semi-publiek als ze minstens 10u toegankelijk zijn voor iedereen en privaat als dat niet het geval is.

2. Hieronder volgt een overzicht van het aantal publieke laadpunten op 31 oktober 2021, zoals ze zijn opgenomen in de databank van Eco-Movement, die de cijfers o.m. voor de Vlaamse overheid opvolgen. Het gaat hierbij over laadinfrastructuur, die er vooral is gekomen op initiatief van de overheid (zie hoger).

Provincie	Laadpunten normaal vermogen	Snellaadpunten	Ultrasnellaadpunten
Antwerpen	1.244	39	2

Limburg	619	14	4
Oost-Vlaanderen	1.433	58	24
Vlaams Brabant	785	36	18
West-Vlaanderen	1.118	36	16
Totaal	5.199	183	64

Als we dit op basis van een aantal eenvoudige veronderstellingen omzetten naar laadpuntequivalenten komt dit overeen met ca. 6750 CPE (charge point equivalents).

Daarnaast zijn er ook cijfers voor wat Eco-movement beschouwt als semi-publieke laadpunten. Dat komt niet volledig overeen met definities opgenomen in de Vlaamse regelgeving. We schatten in dat we voor de semi-publieke laadpunten kunnen rekenen met ca. 3000 CPE; waarbij de laadpunten telkens voor de helft worden meegeteld conform de definitie van CPE.

3. De doelstelling is om in 2025 in Vlaanderen te beschikken over 35.000 CPE. Die laadpunten moeten vooral staan waar ze nodig zijn, rekening houdend met de elektrische vloot, de ruimtelijke mogelijkheden en de mogelijkheden van het elektriciteitsnet. Omwille daarvan worden de locaties niet vooraf bepaald, maar volgen zij geografisch ook de vraag. Voor de laadpunten op het openbare domein zal die vraag in eerste instantie komen de gebruikers van elektrische voertuigen volgens een systeem Paal volgt Wagen. Daarnaast zullen veel gebruikte laadpunten ook aangevuld worden met nieuwe laadinfrastructuur (paal volgt paal) en zullen er ook vragen komen vanuit de overheden, die een mobiliteitsbeleid strategisch uitrollen. Hiermee komt er een vervolg op de uitrol van de basisinfrastructuur.

Daarnaast zullen er stimulansen blijven om (semi-)publiek toegankelijke laadpunten te installeren op privaat domein. Vermits we hier met calls werken, komen de locaties ook vooral van onderuit. Voor de snelladers langs de grote assen wordt gewerkt met preferentiële locaties, die een goede spreiding over Vlaanderen garanderen.

Voor een globale sturing is de mogelijkheid voorzien om de doelstellingen voor de laadpunten geografisch te verfijnen, worden er meer gedetailleerde behoeftenanalyses en voor de centrumsteden potentieelkaarten gemaakt en zal de uitrol van laadpunten permanent worden gemonitord en afgestemd op de groei van het aantal elektrische voertuigen.