

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 809

van **ANDRIES GRYFFROY**

datum: 4 februari 2022

aan **LYDIA PEETERS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

Laadpalen - Uitrolsnelheid

UNIZO luidde recentelijk de alarmbel: het huidige tempo waarmee laadpalen in Vlaanderen worden uitgerold, is onvoldoende om vlot in te spelen op de versnellende elektrificatie van het wagenpark. Uit recente cijfers van Statistiek Vlaanderen blijkt dat er het afgelopen jaar slechts 1500 nieuwe laadpunten bijkwamen. We kloppen nu af op 5798. De ambities zijn niet min. In de beleids- en begrotingstoelichting (BBT) 2022 Mobiliteit en Openbare Werken klonk het nog: "Daarom heb ik 30 miljoen euro vrijgemaakt om tegen 2025 35.000 laadpunten uit te rollen". Tegen 2030 mikken we op 100.000 (semi-)publieke laadpuntequivalenten. In het Lokaal Energie- en Klimaatpact is ook de doelstelling van 1 laadpunt per 100 inwoners tegen 2030 opgenomen.

1. Hoe reageert de minister op deze boodschap van UNIZO?
2. Had de minister naar aanleiding van deze communicatie contact met UNIZO?
3. Hoe wil de minister op korte termijn de bezorgdheden van UNIZO wegnemen?
4. Hoe wil de minister de eerder uitgesproken ambities waarmaken?



**Vlaams
Parlement**

ANTWOORD

op vraag nr. 809 van 4 februari 2022

van **ANDRIES GRYFFROY**

1. Het is belangrijk dat de cijfers van Statistiek Vlaanderen onder het juiste licht bekeken worden. Als deze cijfers zo los zonder context naar het grote publiek worden gestuurd kan ik goed begrijpen dat Unizo zich zorgen maakt. De cijfers echter waarnaar Unizo verwees in de pers waren enkel de nieuwe trage laders die 24 op 24u publiek toegankelijk zijn. Deze vormen slechts een klein onderdeel in het brede gamma aan laadpalen die nodig zijn om een gebiedsdekkend netwerk van laadinfrastructuur te hebben.

Zoals gedefinieerd in de Laadstrategie is het daarom belangrijk dat we tellen in Charge Point Equivalents (CPE), zo vermijden we niet enkel de verwarring die nu bijvoorbeeld optreedt bij Unizo, maar dit is ook een veel correcter systeem om te berekenen hoeveel laadinfrastructuur er nodig is. Er is namelijk nood aan 1 laadequivalent per 10 elektrische voertuigen.

Hoeveel laadequivalenten een laadpunt is, is afhankelijk van het laadvermogen van de laadinfrastructuur en van het aantal uur dat deze publiek toegankelijk is per dag. Sommige laadpalen (semi-publieke trage laders) zullen dus maar een halve CPE zijn, waar andere laadpunten goed zijn voor 10 laadequivalenten (permanent toegankelijke ultrasnellader).

Dit systeem zal zorgen dat binnenkort elke EV-rijden altijd overal snel en nabij kan laden.

2. Naar aanleiding van dit bericht is er geen contact geweest met UNIZO.
3. Zie het antwoord op vragen 1 en 4.
4. De volledige cijfers m.b.t. laadpunten op 31/12/21 zijn goed voor ca. 10.500 CPE. Volgens de gangbare richtlijnen volstaat dat voor de huidige EV-vloot.

Het is ook zo dat op 1 januari 2021, toen ik pas de volle bevoegdheid kreeg over de laadinfrastructuur, dat er ca. 4930 laadequivalenten stonden in Vlaanderen. Op een jaar tijd is dit aantal dus meer dan verdubbeld.

In mijn groeipad had ik 4000 extra CPE voorzien voor 2021, maar er zijn er dus meer dan 5500 bijgekomen, waarmee ik mijn eigen doelstelling overtroffen heb.

publiek			
	Normaal	Snel	Ultrasnel
Antwerpen	1416	25	2
Limburg	648	14	8
Oost-Vlaanderen	1440	32	36
Vlaams Brabant	883	19	30
West-Vlaanderen	1208	21	16
Totaal	5595	111	92

semi-publiek			
	Normaal	Snel	Ultrasnel
Antwerpen	1978	17	6
Limburg	476	22	0
Oost-Vlaanderen	1261	26	4
Vlaams Brabant	1076	25	2
West-Vlaanderen	1196	10	22
Totaal	5987	100	34

Eind 2021 zijn er in het kader van de CPT-call 210 projecten gestart voor de uitrol van (semi)-publiek toegankelijke laadinfrastructuur op het private domein. Deze projecten worden uitgevoerd tegen najaar 2023. Als alles naar wens verloopt, zijn ze samen goed voor net geen 9.800 extra CPE.

Ook langs de grote verkeersassen zijn er ondertussen investeringsprojecten gestart voor (ultra)snelladers, ofwel op basis van de recente projectoproepen van AWV voor snelladers en ultrasnelladers of op basis van de BENEFIC-calls. Deze recente projectoproepen zullen bij volledige uitvoering op korte termijn 2.817 CPE opleveren.

Tenslotte wordt de laatste hand gelegd aan het bestek voor de uitbesteding van de concessies voor het plaatsen van publiek toegankelijke laadinfrastructuur voor 2 jaar op het openbare domein waarvoor in 2021 de juridische basis werd gelegd. Vermits de uitrol vooral vraag- en datagestuurd zal zijn, en op basis van de strategie van de lokale besturen, gaat het momenteel nog eerder om een ruwe schatting, maar er kan hiermee vermoedelijk zo'n 10.000 CPE gerealiseerd worden.

In 2024 zullen we dus al een stuk dichterbij de doelstelling komen. We proberen daarbij ook steeds een evenwicht te bewaren tussen de vloot van elektrische voertuigen en de laadpalen. Dat kan betekenen dat we doorheen de jaren moeten vertragen of versnellen.