

## **SCHRIFTELIJKE VRAAG**

nr. 617

van **JO BROUNS**

datum: 14 januari 2022

---

aan **LYDIA PEETERS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

---

### *Ondergrondse publieke laadinfrastructuur - Stand van zaken*

In de laatste commissievergadering van vorig jaar ondervroeg collega Stijn Bex de minister over de ruimtelijke impact van de publieke laadinfrastructuur. Hij verwees daarbij naar een advies van de MORA (Mobiliteitsraad van Vlaanderen), waarin staat dat ervoor gezorgd moet worden dat er geen wildgroei van laadpalen ontstaat in de publieke ruimte en dat het STOP-principe steeds gerespecteerd moet worden bij de uitbouw van laadpunten. Laadinfrastructuur mag geen belemmering vormen voor de doorstroming of de veiligheid van andere weggebruikers.

Ook de Vlaams bouwmeester, Erik Wieërs, waarschuwde voor het risico op ruimtelijke wanorde bij het her en der inplanten van laadinfrastructuur - de ruimtelijke ordening in Vlaanderen is immers al rommelig genoeg.

De minister antwoordde onder andere: "Natuurlijk is het belangrijk dat die uitrol planmatig en strategisch gebeurt. Dat betekent echter niet dat ik mensen publieke laadinfrastructuur ga ontzeggen omdat sommigen bijvoorbeeld zeggen dat die niet past in het straatbeeld of niet mooi is of dergelijke meer. Ik denk dat we wat dat betreft ook naar onze elektriciteitskasten en dergelijke moeten kijken: men kan die mooi of niet mooi vinden, maar ze zijn alleszins wel noodzakelijk." En verder: "Uiteraard zullen wij het STOP-principe respecteren. Dat principe is opgenomen in heel het mobiliteitsbeleid en geldt dus ook bij de uitrol van laadpaalinfrastructuur. We hebben het in het verleden al gehad over kabels die een hindernis zouden kunnen vormen op voet- of fietspaden. Dat willen we uiteraard niet."

De uitrol van laadinfrastructuur faciliteert de vergroening van het wagenpark. Tegelijk zijn ook de bezorgdheden rond ruimtelijke impact en een leesbare infrastructuur terecht.

De minister verwees in haar antwoord ook naar Nederland als voorbeeldland. In Nederland ziet men tegenwoordig ook een nieuw type laadpunten: geen laadpalen die boven de grond staan, maar laadpunten die in de grond zijn ingewerkt, zodat de laadkabel uit de grond komt. Bij niet-gebruik nemen deze laadpunten geen oppervlakte in en ze hebben nauwelijks impact op het uitzicht van de parkeerinfrastructuur. Ze zouden ook veel veiliger zijn.

1. Zullen deze in de grond ingebouwde laadpunten ook in Vlaanderen te zien zijn?
2. Zullen ze beschikbaar zijn in het aanbod voor 'paal volgt wagen' of 'paal volgt paal'?

3. Voldeden in het kader van de aanbestedingen voor laadpaalaanbieders zulke laadpalen aan de uitgeschreven criteria? Zijn er aanbieders die zulke laadpunten zullen gaan plaatsen?
4. Zullen gemeenten de keuze hebben of ze in het kader van 'paal volgt wagen' ondergrondse laadpunten of bovengrondse laadpalen laten plaatsen?

**ANTWOORD**

op vraag nr. 617 van 14 januari 2022

van **JO BROUNS**

---

In een aantal gemeenten in Nederland zijn pilootprojecten uitgevoerd met palen die uit de grond komen. Streetplug is een voorbeeld van een partij die dit aanbiedt. Het is echter nergens op grote schaal toegepast en wordt nog niet in concessies opgenomen. Van de toepassing hiervan zijn er geen voorbeelden bekend in Vlaanderen.

Het zal ook geen onderdeel uitmaken van de Vlaamse concessie, die momenteel in de markt wordt gezet.

De reden daarvoor is dat de kosten hoog zijn en het bedienen nog niet erg gebruiksvriendelijk is. Er zijn ook volledig andere technische specificaties mee gemoeid in vergelijking met de klassieke laadzuilen op het openbare domein; de vindbaarheid van dit type laadoplossing maakt het voor e-rijders moeilijk(er), het werkt foutparkeerders (niet elektrische wagens) meer in de hand, er zijn nog twijfels m.b.t. de veiligheid t.a.v. insijpelend water en ze zijn onderhoudsgevoeliger dan de klassieke laadzuilen.

Desondanks betekent dit niet dat deze ondergrondse laadinfrastructuur er niet kan komen in Vlaanderen. Het is namelijk zo dat steden en gemeenten de mogelijkheid hebben om andere specifieke noden die buiten de opdracht van de concessie vallen, via een aparte aanbesteding in te lossen.