

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 139

van **BRECHT WARNEZ**

datum: 21 januari 2022

aan **BART SOMERS**

VICEMINISTER-PRESIDENT VAN DE VLAAMSE REGERING, VLAAMS MINISTER VAN BINNENLANDS BESTUUR, BESTUURSZAKEN, INBURGERING EN GELIJKE KANSEN

Bidirectionele laadpalen - Laadpalenplan

Op 16 september 2020 berichtten enkele Vlaamse kranten over de eerste bidirectionele laadpaal op Belgische bodem, die werd ingehuldigd door de minister. Deze laadpaal is terug te vinden in Bonheiden en voorziet elektrische voertuigen van stroom, maar kan deze stroom via het voertuig ook teruggeven aan het verbonden gebouw.

De minister heeft als doelstelling vooropgesteld om tegen 2030 66.000 laadpunten in Vlaanderen te realiseren. De lokale besturen dienen nu een gemeentelijk laadplan op te stellen opdat dit doel bereikt kan worden. Dit laadpalenplan werd op 25 mei 2021 gecommuniceerd door de minister.

1. De eerste bidirectionele laadpaal werd op 16 september 2020 in Bonheiden in gebruik genomen; er bleek echter dat deze laadpaal 8 maanden na ingebruikname nog niet operationeel was.

Wat is de stand van zaken op dit moment? Hoe wordt dit project geëvalueerd?

2. Hoeveel bidirectionele laadpalen zijn er op dit moment actief in Vlaanderen? Graag een overzicht per provincie.
3. Hoeveel bidirectionele laadpalen zijn er momenteel gepland? Graag een overzicht per provincie.
4. Hoe kaderen de bidirectionele laadpalen in het laadpalenplan dat door de minister werd gecommuniceerd op 25 mei 2021?
5. Hoe ziet de minister de uitrol van het bidirectioneel laden voor particulieren? Welke timing heeft hij voor ogen?
6. Is de minister voorstander van een gecoördineerde aanpak van het laadpalenplan tussen verschillende gemeenten? Zo ja, hoe zal hij dat aanpakken?
7. Hoeveel gemeenten hebben al een laadpalenplan ingediend, wat is de deadline die door de minister vooropgesteld is? Heeft de minister een plan van aanpak om de gemeenten te ondersteunen bij het opstellen van dit plan en zodoende de vooropgestelde deadline te halen?
8. Heeft de minister een moment van reflectie vastgelegd? Als dan blijkt dat de vooropgestelde doelstellingen niet behaald kunnen worden, zal de minister zijn plan dan bijsturen?

9. Hoe beoordeelt de minister het Lupys-systeem? Is dit volgens hem een oplossing voor de lader over de oprit? Zijn er andere initiatieven die volgens de minister de lader over elke oprit zouden kunnen vervangen?
10. Hoe beoordeelt de minister de lantaarnpalen als laadpalen? Heeft hij weet van woonprojecten waar deze laadpalen geïntegreerd zullen worden?
11. Hoeveel laadpalen worden door particulieren aangevraagd? Graag een overzicht per provincie.
12. Wat is de gemiddelde concentratie laadpalen per inwoners, per provincie? Zijn er regio's die compleet onbediend of onderbediend zijn? Graag een overzicht. Hoe wil de minister de aantallen in die regio's opkrikken?
13. Via Interreg Vlaanderen-Nederland zijn volgens de website meerdere gemeenten aangesloten aan de projecten.

Kan de minister een overzicht geven per provincie en aangeven of ze deze projecten positief evalueert en verder ondersteunt?

BART SOMERS

VICEMINISTER-PRESIDENT VAN DE VLAAMSE REGERING, VLAAMS MINISTER VAN BINNENLANDS BESTUUR, BESTUURSZAKEN, INBURGERING EN GELIJKE KANSEN

ANTWOORD

op vraag nr. 139 van 21 januari 2022

van **BRECHT WARNEZ**

1. De bidirectionele laadpaal werd geplaatst in het kader van het onderzoeks- en ontwikkelingsproject 'DeeldeZon', gefinancierd en opgevolgd door Interreg Vlaanderen-Nederland. Het doel is om zo veel als mogelijk hernieuwbare energie in te zetten om elektrische deelwagens op te laden waarbij de batterij als externe batterij van gebouwen wordt ingezet. Bij dit type bidirectionele laadpaal is er dus geen rechtstreekse koppeling aan het net voorzien, maar aan een gebouw (vehicle-2-building). Dat zorgt voor een hoger zelfverbruik van de gebouwen in kwestie (simultaan benutten van zonnestroom van het dak met het verbruik onder het dak) wat ook voordelen oplevert naar minder belasting van het net.

Er zijn verschillende obstakels opgetreden: economisch (gebrek aan realistisch terugverdienmodel voor de investerende partners), minder opties voor elektrische wagens (duurdere modellen), lange wachttijden voor goedkeuring van de palen (Synergrid) en aansluiting door FluviuS,.... Tijdens de testfase kwamen ook verschillende nieuwe technische uitdagingen naar boven; zowel bij het sturingsmodel in het gebouw als de bedrading bij de paal zelf. Software-protocollen van de laadpaalleverancier, de CPO (uitbater van laadpaal) en de aanbieder van het EMS (energymanagementsysteem) dat de sturingen voorziet, moeten juist op elkaar afgestemd worden. De expertise zit momenteel ook gespreid, waardoor beroep moet gedaan worden op verschillende externe partners om aanpassingen door te voeren.

Het is duidelijk dat een dergelijke innovatie nog niet op geijkte procedures kan rekenen. Dergelijk onderzoeksproject dient net om drempels weg te werken. Enkel door het 'real-life testen' worden deze drempels in de eerste plaats ontdekt. De laadpaalleverancier heeft aangegeven voor eind maart 2022 de problemen weg te werken. Tot slot geven de partners binnen het project de goede samenwerking met lokale besturen aan als cruciale succesfactor. Deze samenwerking blijkt in Bonheiden goed te lopen. Hierdoor hebben we er vertrouwen in dat het leerproces tot de beoogde resultaten zal leiden, die vervolgens opgeschaald kunnen worden bij meerdere lokale besturen.

2. Om op deze en de meerderheid van de hier gestelde vragen te antwoorden, werk ik samen met collega minister Peeters en haar administratie, gezien de expertise als coördinerend minister bij de uitrol van de laadinfrastructuur. Ik raad aan in de toekomst dergelijke vragen verder aan haar te richten.

De bidirectionele laadpalen worden momenteel slechts enkel verkennend gebruikt in proefprojecten zoals DeeldeZon. Een veralgemeend gebruik kan opstarten als de constructeurs van elektrische wagens hiertoe hun toestemming geven en de wagens daarop voorzien. De mogelijke hindernis zit zo eerder bij de aangepaste constructie van de wagen, dan bij het plaatsen van bidirectionele laadpalen.

In het DeeldeZon project worden bidirectionele laadpalen op drie locaties uitgewerkt: Bonheiden, Lint en Machelen.

3. Cf. vraag 2

4. In het Lokaal Laadplan, aangekondigd op 25 mei 2021 en verder uitgewerkt in een 'handreiking lokaal laden' op 6 juli 2021, wordt de nadruk gelegd op toekomstig slim laden (afhankelijk van aanbod hernieuwbare energie) alsook bidirectioneel laden (waarbij de laadpaal kan ontladen naar het net of gebouw). Dat dit de toekomstige norm zal worden, staat eveneens in de Clean Power for Transport visie van collega Peeters.

Dit hangt nauw samen met de evolutie naar efficiënte elektrificatie van onze energievoorziening in het algemeen. Wanneer elektrische voertuigen voor een buffering zorgen (slim gestuurde opslag), vormen ze een belangrijk onderdeel van de oplossing voor een toekomst waarin hernieuwbare energie de overhand krijgt.

In mijn schrijven van 25 mei en 6 juli moedig ik lokale besturen vooral aan om concrete toepassingen uit te testen, zoals concreet via laadhubbs bij Hoppinpunten. Ik moedig ook samenwerkingen aan met energiegemeenschappen en met elektrische deelwagenaanbieders, bv. voor de eigen vloot en gebouwen. De voorbeelden in Bonheiden aan het gemeentehuis en in Lint aan het woonzorgcentrum illustreren deze ambitie met verve.

5. Op dit moment wacht collega minister Peeters de resultaten van de proefprojecten en de mogelijkheden voor bidirectioneel laden bij constructie van elektrische wagens af.
6. Lokale besturen worden ondersteund via een Vlaams systeem van 'Paal volgt Wagen' en 'Paal volgt Paal'. Bovendien kunnen de lokale besturen ook eigen gedefinieerde strategische locaties laadpalen aanbrengen. Daarnaast werkt mijn collega Minister Peeters aan kennisoverdracht via potentieelkaarten en behoeftanalyses voor centrumsteden en een leidraad lokaal laden voor alle gemeenten. Verder ben ik ook overtuigd dat lokale besturen sterk op onderlinge samenwerking zullen inzetten, wat ik ook via het Lokaal Energie en Klimaatpact (LEKP) aanmoedig. Tot slot werken we samen met het Team Vlaams Bouwmeester aan een draaiboek waar een ruimtelijke visie op de uitrol van laadpalen zal worden aangereikt ter inspiratie.
7. Ik wil vooral de lokale besturen ondersteunen. Het is niet de bedoeling om hier verplichtingen noch deadlines op te leggen, gezien iedere lokale context verschillend is. Wel hebben we concrete doelstellingen geformuleerd, zodat het voor iedereen duidelijk is in welke richting we willen evolueren. Het huidige LEKP heeft als doelstelling 1 laadpunt per 100 inwoners tegen 2030. Als onderdeel van de maatregelen vastgelegd door de Vlaamse Regering van 05/11/21 wordt voorzien om deze doelstelling op te krikken naar 1,5 laadpunt per 100 inwoners voor 99.000 laadpunten tegen 2030. Zo stomen we ons klaar voor 1 miljoen elektrische wagens.

De doelstellingen, financiering en toekomstige opvolging via het dataplatform onder het LEKP zijn hier een belangrijk onderdeel van. Maar ook het delen van goede voorbeelden en suggesties hoort eronder. Zoals in voorgaand antwoord 6 alsook de VOU 1370 op 25 januari aangehaald, willen collega minister Peeters en ikzelf gebundeld inspiratie en kennis via een draaiboek i.s.m. Team Vlaams Bouwmeester alsook de leidraad lokaal laden aanbieden aan onze lokale besturen.

8. De doelstellingen van het LEKP zullen jaarlijks opgevolgd kunnen worden via het daartoe voorziene dataplatform. Gemeenteraden van LEKP-gemeenten dienen minstens jaarlijks kennis te nemen van de voortgang van de ondertekende LEKP-doelstellingen en een gemeenteraadsbesluit op te laden in het Digiloket van ABB. Een eerste keer zal dit in maart 2023 gebeuren. Die jaarlijkse evaluaties zullen de belangrijkste momenten van reflectie betekenen.

We behouden zo de focus op resultaten. De weg er naar toe staat vrij voor lokaal maatwerk. Lokale besturen weten zelf hoe ze deze doelstelling het meest efficiënt kunnen bereiken. Vanuit Vlaanderen bieden we ondersteuning zoals het aangehaalde

'Paal volgt Wagen' systeem, potentieelkaarten, draaiboek met Team Vlaams Bouwmeester, de leidraad lokaal laden en financiële stimuli (call semi-publieke laadpunten, hoppinpunten, LEKP, ...). Door nauw overleg, o.a. met de VVSG zullen Collega Peeters en ikzelf vinger aan de pols houden wat betreft de noden en suggesties vanuit de lokale besturen.

9. Ik beoordeel het Lupys systeem als beloftevol. Het kan een belangrijke aanvulling betekenen op de publieke laadinfrastructuur en dit in woonwijken waar s 'nachts traag geladen zal worden via een deelsysteem met burens. Het is daardoor niet de bedoeling dat parkeerplaatsen op straat geprivatiseerd worden, want er dienen steeds verschillende burens betrokken te worden. Dat gedeeld aspect vind ik een belangrijke meerwaarde. Deze burens hebben daardoor ook meer laadzekerheid via een reservatiesysteem en de wijk heeft minder last van verkeer door wagens zoekend naar een laadmogelijkheid. Andere pluspunten zijn het koppelen aan een privatieve aansluiting op het elektriciteitsnet waardoor interessante laadtarieven mogelijk zijn, de bidirectionele laadfunctie, plaats voor extra batterijopslag, het integreren van LED-verlichting en het kunnen opladen van elektrische (deel-, bak-)fietsen of -steps. Het is, zoals collega minister Peeters antwoordt op schriftelijke vraag 1668 van 22 september 2021, een interessante aanvulling op Paal volgt Wagen. We hebben nood aan verschillende types oplossingen om de versnelling naar voldoende laadinfrastructuur te kunnen volbrengen.
10. Het potentieel van deze mogelijkheid blijkt voorlopig beperkt te zijn. Hier zijn meerdere redenen voor:
 - Een net voor openbare verlichting (OV-net) is vaak niet sterk genoeg door de beperkte sectie van het net en de lage beveiligingswaarde. Is het net wel sterk genoeg, speelt de factor van een beperkte beschikbaarheid ook mee. Openbare verlichting is namelijk enkel 's nachts ingeschakeld en meerdere gemeenten schakelen waar mogelijk steeds meer bepaalde delen van de openbare verlichting ook 's nachts uit.
 - De gemiddelde plaats van een lantaarnpaal kan een voetganger hinderen wanneer er een laadpaal in wordt geïntegreerd. De meeste lantaarnpalen bevinden zich namelijk op een gevel of dichtbij een gevel op het voetpad.
 - Door het ombouwen van de lantaarnpaal wordt deze meestal robuuster, breder. Hierdoor raakt de uniformiteit van de lantaarnpalen in het straatbeeld verloren.
 - Als er wordt geopteerd voor een laadlantaarn, houdt men best ook rekening met de aanrijdbeveiliging die bij een gewone lichtmast steeds voorzien is.
 - Ook zorgt de vrij jonge technologie van elektrisch rijden en de bijhorende laadinfrastructuur voor een kortere levensduur van de lichtmast wanneer er een laadpaal in wordt geïntegreerd. De gemiddelde afschrijvingsduur van openbare verlichting is namelijk dertig jaar, terwijl de exploitatietermijn voor de CPT-laadpalen eerder tot tien jaar wordt beperkt.
11. Het (nieuwe) loket voor 'Paal volgt Wagen' is nog niet operationeel. Op dit moment zijn hier dus nog geen aanvragen geregistreerd. In de vorige periode (2016-2020) werd de opdracht tot opvolging van deze aanvragen aan Fluvius toegekend.
12. Hierbij de volledige cijfers m.b.t. laadpunten op 31 december 2021, zoals meegedeeld door collega minister Peeters in het antwoord op de VOU 1480, gesteld door meneer Gryffroy. Volgens de definitie zijn deze goed voor ca. 10.500 CPE. Volgens de gangbare richtlijnen volstaat dat voor de huidige EV-vloot.

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

Om op de vraag te antwoorden en met het gebruik van de inwonersaantallen 2021 te vinden in de gemeente-stadsmonitor, komt dit grof gerekend ongeveer neer op het volgende aantal inwoners per CPE:

Provincie	Aantal inwoners per CPE
Antwerpen	715
Limburg	807
Oost-Vlaanderen	573
Vlaams-Brabant	615
West-Vlaanderen	545

Bij de verdere uitrol wordt dit uitgebreid. 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 november 2023. Als alles naar wens verloopt, zijn ze samen goed voor meer dan 9.000 extra CPE.

De laatste hand wordt gelegd aan het bestek voor de uitbesteding van de concessies voor het plaatsen van publiek toegankelijke laadinfrastructuur voor 2 jaar op het openbare domein. Vermits de uitrol vooral vraag- en datagestuurd zal zijn, valt nog af te wachten hoeveel CPE hiermee gerealiseerd zal worden. In eerste inschatting kan ook dit gaan over ca. 10.000 CPE.

Zie bovenstaande antwoorden en aanbod ondersteuning voor de bijvraag om deze aantallen op te krikken.

13. Voor Vlaanderen betreft dit Bonheiden, Machelen en Lint. Zoals gemeld in antwoorden op vragen 1-4, ben ik verheugd dat deze gemeenten aan de slag gaan met deze toekomstgerichte technologie. Het secretariaat van Interreg Vlaanderen-Nederland volgt het project DeeldeZon ook zeer nauw op. Indien repliceerbare toepassingen hier uit voortvloeien, zullen we deze vanuit de Vlaamse regering met interesse bekijken.