

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 1166

van **ANDRIES GRYFFROY**

datum: 28 april 2022

aan **LYDIA PEETERS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

Laadpunten - Types (2)

In het antwoord op de schriftelijke vraag nr. 877 van 16 februari 2022 over de laadpunten per provincie, per categorie/type, heeft de minister een overzicht gegeven van de gevraagde informatie in 2020 en 2021. Daarbij staan de laadpunten aangeduid in twee categorieën: publiek en semi-publiek, en dan nogmaals per type laadpunt: normaal, snel, ultrasnel.

In het antwoord op de schriftelijke vraag nr. 877 werd een onderverdeling van laadpunten gegeven en vertaald naar CPE's (charge point equivalent):

- beperkt vermogen: 3-11 kW: 1 CPE
- hoger vermogen: 11-22 kW: 2 CPE
- AC snellaadpunt: 22-43 kW: 4 CPE
- DC snellaadpunt: 50-150 kW: 5 CPE
- ultra snellaadpunt: > 150 kW: 10 CPE

Het totaal aantal CPE's zoals aangegeven in het antwoord lijkt echter niet te kloppen met bovenvermelde CPE's en het aantal laadpunten.

Kan de minister duidelijk maken per categorie: publiek en semi-publiek, wat er wordt bedoeld met "normaal", "snel" en "ultrasnel" als men de vergelijking maakt met de equivalenten CPE's laadpunten cfr supra?



**Vlaams
Parlement**

ANTWOORD

op vraag nr. 1166 van 28 april 2022

van **ANDRIES GRYFFROY**

In Conceptnota: "Aanpak uitrol laadinfrastructuur 2021-2025" werd de berekening van Charge Point Equivalents (CPE) toegelicht als volgt:

"Met de eerste fase van de uitrol van de basisinfrastructuur waren de doelstellingen vrij gemakkelijk uit te drukken in aantal publieke laadpunten. Een laadpunt was in die optiek een punt waar aan normale snelheid kon worden opgeladen.

In de volgende fase komt de uitrol van snellaadinfrastructuur, van 50 kW tot 150 kW, de uitrol van ultrasnellaadinfrastructuur vanaf 150 kW en ook de laadpunten met een beperkte oplaadsnelheid hier bovenop.

Het spreekt voor zich dat deze verschillende soorten laadinfrastructuur allen op hun manier bijdragen tot de verdere groei van het elektrisch rijden, maar dat de ene laadpaal niet meer dezelfde is dan de andere laadpaal.

We zullen, voor het behalen van doelstellingen, dan ook een uniforme manier moeten vinden om hier mee om te gaan.

Dit doen we door voortaan, in het kader van de uitrol van publieke laadinfrastructuur te spreken van Charge Point Equivalent (CPE), waarbij een CPE gedefinieerd is in een logisch wegingssysteem (cf. Transport & Environment).

Een laadpaal met een beperkte laadsnelheid/vermogen (3-7 kW) komt overeen met 1 CPE, bij een laadpaal met een normaal vermogen (11-22 kW) zijn dat 2 CPE, bij een AC-snellader (43 kW) zijn het er 4, bij een DC-snellader (50 kW tot minder dan 150 kW) tellen we er 5 en bij een ultrasnellader (150 kW en meer) 10.

Dit geldt voor publieke laadpunten (24/7). Laadpunten, die minstens 10u per etmaal voor iedereen toegankelijk zijn, tellen voor de helft.

Andere laadpunten worden hierbij niet meegeteld. Op deze manier zorgen we voor een uniform equivalent in de verschillende vermogens en toegankelijkheid van laadinfrastructuur."

Om u de meest volledige informatie te geven, hebben ik in het antwoord op uw schriftelijke vraag 877 dan ook de opsplitsing gemaakt tussen de normale (<22kW), snelle (22kW-150kW) en ultrasnelle (>150kW) laadpunten en vervolgens ook meegegeven wat dit betekent in aantal laadequivalenten of CPE.

Voor een inschatting te maken van het aantal CPE, wordt gebruik gemaakt van een aantal vereenvoudigingen, waarbij er wordt uitgegaan van 1 CPE voor een normaal laadpunt, 5 CPE voor een snellader en 10 CPE voor een ultrasnellader. Dit komt overeen met de gemiddelden over de diverse categorieën. Voor de berekening van de semi-publieke laadpunten (laadpunten die per dag 10u of meer, maar geen 24u publiek toegankelijk zijn) wordt dezelfde berekening gehanteerd, maar wordt het aantal CPE gehalveerd.