

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 1372
van **WIM VERHEYDEN**
datum: 2 juni 2022

aan **LYDIA PEETERS**
VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

Elektrische wagens - Laadlantaarnpalen

In de Nederlandse gemeente Arnhem wordt geëxperimenteerd met zogenaamde 'laadlantaarnpalen'. Dat zijn, kort gesteld, lantaarnpalen met stopcontacten erin (in het voorbeeld in kwestie gaat het om twee stopcontacten per lantaarnpaal). De lantaarnpalen kunnen dan functioneren als laadpunt voor elektrische wagens. Arnhem experimenteert naar eigen zeggen met de laadlantaarnpalen om "verrommeling van de openbare ruimte" tegen te gaan.

Een nieuwe wijk in Arnhem is als eerste aan de beurt. Daar zullen maar liefst 150 lantaarnpalen geplaatst worden, elk voorzien van twee grote stopcontacten. Bedoeling is laadlantaarnpalen standaard te maken voor alle nieuwbouwwijken. Er hoeft dan ook niet in parkeerplekken exclusief voorbehouden voor elektrische voertuigen te worden voorzien, want alle wagens mogen aan de parkeerplekken rond de lantaarnpalen parkeren.

1. Wat is de visie van de minister op het Nederlandse experiment met 'laadlantaarnpalen'? Is het volgens haar mogelijk en nuttig om er ook in Vlaanderen mee te experimenteren?
2. Wordt er in Vlaanderen al geëxperimenteerd met laadlantaarnpalen of werden er al plannen uitgerold om dat te doen? Zo ja, waar en hoe werden deze projecten geëvalueerd?
3. Overweegt de minister om lokale besturen aan te sporen gebruik te maken van laadlantaarnpalen? Zo ja, op welke manier? Zo niet, waarom niet?

ANTWOORD

op vraag nr. 1372 van 2 juni 2022

van **WIM VERHEYDEN**

1. Deze mogelijkheid is in het verleden besproken met de elektriciteitsnetbeheerders. Er blijken daaruit nog heel wat obstakels om dit in Vlaanderen toe te passen.

De openbare verlichting maakt gebruik van een specifiek net (naast het laagspanningsnet (LS net)). Dat net heeft een kleinere sectie en een lage beveiligingswaarde, waardoor het niet sterk genoeg is om elektrische auto's mee op te laden. Als het al sterk genoeg zou zijn, dan kan er alleen geladen worden op het ogenblik dat het net ingeschakeld is, 's nachts dus. Men zou kunnen overwegen om de lantaarnpalen aan te sluiten op het LS net maar dan moeten bijkomende afspraken gemaakt worden tussen de netbeheerder, de gemeente en de tussenkomende partijen (aannemers).

Ook andere elementen spelen een rol. Verlichtingspalen (OV-palen) zijn gemonteerd op een gevelsteun of staan veelal dicht bij de gevel op het voetpad. Een laadpaal plaatsen we dicht bij een parkeervak om de hinder en struikelgevaar door laadkabels te beperken. De plaats van de huidige OV-palen is dus in vele gevallen niet geschikt voor een laadlantaarn. Bovendien kunnen bestaande lantaarnpalen niet zomaar worden omgebouwd tot laadlantaarn. In de meeste gevallen moet de volledige lantaarn vervangen worden voor een robuuster type met geïntegreerd laadpunt en een aansluiting voor het LS-net voorzien worden. En, waar een gewone lichtmast zo is ontworpen dat deze makkelijk meebuigt bij een aanrijding, kan dat bij laadlantaarns met een grotere aansluitcapaciteit tot gevaarlijke situaties leiden.

Dit neemt niet weg dat we voor de lange termijn blijven verkennen welke mogelijkheden er zijn om laadinfrastructuur uit te rollen die complementair of aanvullend kan zijn aan de traditionele laadpalen, die op dit ogenblik de beste en enige grootschalig bruikbare optie zijn.

2. Er werden in Vlaanderen nog geen experimenten rond laadlantaarnpalen opgezet.
3. Neen. Zie het antwoord op vraag 1.